

Merikuljetus Kiinasta – keskeiset tekijät aloittavalle tuontiyritykselle

Heli Santalahti

Tekijä(t) Heli Santalahti	
Koulutusohjelma Liiketalous	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Merikuljetus Kiinasta – keskeiset tekijät aloittavalle tuontiyritykselle	Sivu- ja liitesivumäärä 45 + 17
<p>Merikuljetukset ovat maailman merkittävin kuljetusmuoto. Vuosittain noin 95 % kaikista kuljetuksista tapahtuu meriteitse ja Kaukoidästä tavarat kuljetetaan yleensä konteissa. Merikuljetuksilla on Suomen ulkomaankaupan kannalta erityisen keskeinen rooli, sillä laajalti meren ympäröimä Suomi sijaitsee maantieteellisesti kaukana tärkeimmistä kauppakumppaneistaan kuten Kiinasta. Kiina on maailman suurin talous ja Suomen neljänneksi suurin tuontimaa. Suurimpia Kiinasta tuotavia tavararyhmiä ovat sähkökoneet ja -laitteet, vaatteet ja jalkineet sekä erilaiset valmistetut tuotteet. Näistä merkittävä osa tuodaan Suomeen konttikuljetuksina rahtialuksilla ja vain pienimmät ja arvokkaimmat tuotteet kuljetetaan lentorahtina. Tulevaisuudessa kilpailevaksi kuljetusmuodoksi voi kuitenkin nousta myös raidekuljetus, sillä juna Kouvolan ja Kiinan välillä aloittaa liikennöinnin marraskuussa 2017.</p> <p>Työn tavoitteena on selvittää aloittavalle tuontiyritykselle merituonnin ja konttikuljetusprosessin keskeisimmät tekijät. Tuontiprosessilla tarkoitetaan monivaiheista tapahtumaa, joka alkaa liikeyhteyksien hankinnalla ja jatkuu aina toimituksen jälkeiseen vaiheeseen saakka. Tämän työn tarkoituksena on perehtyä prosessin vaiheista erityisesti toimituksen valmisteluun ja toimitukseen eli kuljetukseen. Toimituksen valmisteluun kuuluvat kaupan maksutapojen ja toimituslausekkeiden valinta, valuuttariskien huomioiminen sekä kuljetusvakuutuksiin tutustuminen. Toimitusvaiheeseen sisältyvät merikuljetusten muodot, erilaiset lastit ja kuljetusyksiköt sekä kuljetuksen asiakirjat. Lisäksi käsitellään kuljetusmuodon haasteita ja tutustutaan keskeisiin toimijoihin ja tullitoimenpiteisiin. Myös tuontiprosessin alkuvaiheita kuvataan työssä tiivistetysti, jotta kuljetuksista saadaan käsitys osana koko prosessia.</p> <p>Opinnäytetyö toteutettiin toiminnallisena työnä. Kirjoitetun raportin pohjalta laadittiin produktin tuotos eli opas merituontiin Kiinasta. Opas tehtiin lyhyeksi ja vain tärkeimmät asiat kattavaksi, jotta se tarjoaa lukijalleen tarvittavat perustiedot nopeasti ja helposti. Työ tehtiin ilman toimeksiantajaa, jolloin opas on hyödynnettävissä yleisellä tasolla ja lähes toimialasta riippumatta, kuitenkin rajaukset huomioon ottaen. Opinnäytetyö rajattiin käsittelemään käyttötavaroiden eli jokapäiväiseen käyttöön tarkoitettujen esineiden tuontia konteissa. Rajauksen ulkopuolelle jäivät elintarvikkeet sekä kemiallisen teollisuuden tuotteet, joiden kuljetuksiin ja tullimuodollisuuksiin työ ei ole kaikilta osin sovellettavissa. Myös muut kuljetusmuodot kuin yksikkökuljetukset esiteltiin vain lyhyesti.</p> <p>Opinnäytetyön aloittaa tietoperusta, jonka jälkeen esitellään laadittu produkti. Lopuksi pohditaan opinnäytetyöprosessia, tuloksia sekä kehitysehdotuksia. Opinnäytetyöprosessi aloitettiin keväällä 2017 ja saatiin päätökseen marraskuussa 2017.</p>	
Asiasanat Opas, Kiina, merikuljetus, tuonti, kontti	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Työn tavoite ja rajaukset	2
2	Tuonnin valmistelu	3
2.1	Kiina kauppakumppanina	5
2.2	Maksuliikenne	6
2.2.1	Maksutavat	7
2.2.2	Valuuttatilit ja valuuttariski	8
2.3	Toimituslausekkeet	8
2.4	Vakuutukset	10
3	Merikuljetukset	12
3.1	Rahtausmuodot, lastit ja alukset	13
3.2	Vaaralliset aineet	14
3.3	Kontit ja konttirahdit	15
3.4	Merikuljetusten asiakirjat	16
3.4.1	Konossementti	16
3.4.2	Merirahtikirja	17
3.5	Merikuljetusten haasteet	18
4	Kontinkuljetusprosessin keskeiset toimijat	19
4.1	Varustamot	19
4.2	Suomen satamatoiminnot	20
4.3	Huolintatoiminta	22
4.4	Jatkokuljetukset	23
5	Tuontitullaus	25
5.1	Tulliselvitysmuodot	26
5.2	Tullauksen asiakirjat	26
5.3	Tullitariffit	27
5.4	Tullit ja verot	28
6	Oppaan laatiminen	30
6.1	Suunnittelu ja aikataulu	30
6.2	Oppaan kuvaus	31
6.3	Lopputuloksen esittely	33
7	Pohdinta	35
7.1	Opinnäytetyöprosessin arviointi	35
7.2	Tulokset ja kehitysehdotukset	36
	Lähteet	38
	Liitteet	46
	Liite 1. Merituonti Kiinasta - Kuljetusopas	46

1 Johdanto

Kiina on maailman suurin viejämaa ja yhä useammin käyttötavaroissamme onkin teksti Made in China. Ostaminen Kiinasta houkuttelee, valmistuskustannukset ovat alhaiset ja melkein mitä tahansa on saatavilla. Pitkä kuljetusmatka rajaa kuljetusmuodot muutamiin vaihtoehtoihin ja nostaa merikuljetukset keskeiseen rooliin. Käyttötavaroita ei kuitenkaan voida kuljettaa pitkää merimatkaa sään armoilla vaan ne on lastattava yksikköön: konttiin. Jotta kontinkuljetusprosessi sujuisi mahdollisimman mutkattomasti, tekevät logistiikka-alan ammattilaiset yhteistyötä koko kuljetusketjun ajan. Näin pyritään varmistamaan, että kontit löytävät tuhansien konttien valtavista rahtiialuksista tiensä oikeaan aikaan oikeaan paikkaan. (Melin 2011, 209; Ritvanen, Inkiläinen, von Bell & Santala 2011, 175-176; Tapaninen 2013, 14- 24, 92-95.)

Merituonti Kiinasta koskettaa aiheena tänä päivänä niin suuria kuin pieniäkin yrityksiä. Aasian maista juuri Kiinan merkitys Suomen taloudelle on huomattava ja suuryrityksien kuljetus meritse on ollut viime vuosina kasvava trendi (Keskuskauppakamari 2017; Tapaninen 2013, 47-48). Kun yhä useampi yritys tekee hankintoja Kiinasta, herää myös merikuljetuksista ja niiden vaiheista keskustelua ja kysymyksiä. Näihin kysymyksiin pyritään tarjoamaan vastauksia tässä työssä.

Opinnäytetyö toteutetaan toiminnallisena työnä kirjoitetun tietoperustan pohjalta. Valittuun toteutustapaan päädyttiin sen käytännölläisyyden ja tuotoksen tarpeellisuuden takia. Produktin tuotoksena on merikuljetusopas, jolle havaittiin olevan todellista tarvetta etenkin tuontia käynnistävissä ja pienissä yrityksissä. Opinnäytetyön kohderyhmänä ovatkin ensisijaisesti aloittavat sekä pienet ja keskisuuret tuontiyhtymät, sillä yksinkertaistetussa oppaassa ei välttämättä ole juurikaan uutta tietoa suurille yrityksille tai yrityksille, joilla on jo paljon materiaalivirtoja. Työllä ei ole toimeksiantajaa, joten se on yleispätevä opas konttituontiin meriteitse.

Työn aloittaa tietoperusta, jossa selvitetään ensin tuonti- ja kuljetusprosessin käynnistymistä, merikuljetusta edeltäviä vaiheita sekä kansainvälisessä liiketoiminnassa huomioitavia, kuljetuksiin liittyviä seikkoja. Seuraavaksi siirrytään merikuljetuksiin ja niiden eri muotoihin, lasteihin, asiakirjoihin ja haasteisiin. Tietoperustan kolmas kappale esittelee kontinkuljetusprosessin keskeisimmät toimijat ja neljännessä kappaleessa perehdytään tuonnin tullitoimenpiteisiin, tullauksen asiakirjoihin ja tullinimikkeisiin. Tietoperustan jälkeen kuvaillaan oppaan laatimista, suunnittelua, aikataulua ja sisältöä sekä esitellään

valmis opas. Työn loppuun laaditaan yhteenveto opinnäytetyöprosessista, työn tuloksista ja kehityskohdista.

1.1 Työn tavoite ja rajaukset

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää merikuljetusten keskeisimpiä tekijöitä ja tuottaa niiden pohjalta selkeä ja ytimekäs merikuljetusopas Kiinasta Suomeen. Oppaan on tarkoitus esitellä merikuljetuksista ja niiden valmistelusta vain tärkeimmät pääkohdat, jotta se on aloittavalle tuontiyritykselle helposti luettava ja hyödynnettävä. Oppaalla ei siis tämän työn kohdalla tarkoiteta laajaa, koko tuontiprosessin kattavaa teosta vaan tiivistettyä opasta tai ohjekirjasta kuljetusten osalta.

Opinnäytetyö käsittelee käyttötavaran konttituontia meriteitse Kiinasta. Käyttötavaralla tarkoitetaan jokapäiväiseen käyttöön tarkoitettuja esineitä (Kotimaisten kielten keskus 2017). Käyttötavaraa ovat esimerkiksi vaatteet ja jalkineet, huonekalut ja sisustustavarat, koneet ja laitteet sekä muut erilaiset valmistetut tavarat. Rajausta jättää työn ulkopuolelle elintarviketeollisuuden tuotteet sekä konteissa kuljetettavat kemianteollisuuden tuotteet kuten öljyt ja farmaseuttiset tuotteet, sillä niihin sovelletaan osin erilaisia käytäntöjä kuin käyttötavaraan. (Euroopan komissio 2017a.) Muut merikuljetuksen muodot kuin yksikkökuljetukset käsitellään vain pintapuolisesti, johtuen Kiinan kuljetusten painottumisesta suuryksiköihin, erityisesti kontteihin.

Koko tuontiprosessi esitellään työssä lyhyesti, jotta kuljetusten rooli voidaan hahmottaa osana tuonnin kokonaisuutta. Prosessin ensimmäiset vaiheet selvitetään vain tiivistetysti, jolloin työn pääpaino on kuljetusten valmistelussa ja merikuljetuksissa, sekä vaadittavissa toimenpiteissä merikuljetuksen jälkeen. Kiinasta kauppalueena ja -kumppanina kerrotaan keskeisimmät seikat työn taustana ja pohjustuksena. Kauppakumppaneiden hankinta, tarjous- ja tilausvaihe sekä sopimusten laatiminen ja asiakirjat käsitellään vain niiltä osin, kuin on kuljetusten kannalta oleellista. Tästä syystä tuonnin rahoitustavat rajataan pääosin käsiteltävän aiheen ulkopuolelle. Merikuljetuksen jälkeistä vaihetta tarkastellaan keskeisten toimijoiden kautta, kuitenkin päättäen tarkastelu jatkukuljetuksiin. Varastointia, mahdollisia virheitä, reklamaatioita tai muita kuljetuksen jälkeisiä tapahtumia ei työssä käsitellä.

2 Tuonnin valmistelu

Tuontiprosessi on monivaiheinen tapahtuma, jonka valmistelu vaatii omat vaiheensa. Vahvaselkä (2009, 264.) on jakanut vientitapahtuman kuuteen vaiheeseen

1. liikeyhteysien hankinta
2. tarjousvaihe
3. tilausvaihe
4. toimituksen valmisteluvaihe
5. toimitusvaihe
6. toimituksen jälkeinen vaihe

Vientitapahtuman vaiheita voidaan käänteisesti katsoa myös tuontitapahtuman vaiheina, vaikka ne pitävätkin sisällään eri toimenpiteitä. Tuoja on viejän ohella osallisena koko prosessissa ja samat tapahtumat koskevat yhtä lailla tuontia kuin vientiäkin. Vahvaselän jaon mukaan kolme ensimmäistä vaihetta keskittyvät liikeyhteysien hankintaan, tarjouksen ja tilauksen tekoon ja kolme viimeistä toimituksen valmisteluun, toimitukseen sekä sen jälkeisiin tapahtumiin (Vahvaselkä 2009, 264-276). Ensimmäiset vaiheet koskevat siis toimia ennen kuljetusta ja neljännessä vaiheessa siirrytään käsittelemään toimituksen valmistelun kautta toimituksia.

Tuontiprosessin valmistelu käynnistyy kartoittamalla tuotteen tarvetta. Mikäli tuotteelle on kysyntää, maahantuoja selvittää erilaiset tuotevaihtoehdot ja niiden valmistajat. Tuontiyritys voi hoitaa kartoitusprosessin itse tai antaa sen välittäjän eli agentin hoidettavaksi. (Melin 2011, 19.) Kansainvälistä tuontia aloitettaessa on syytä tutustua huolella maahan, josta hankintaa ollaan tekemässä. Kiina on maailman suurin talous ja Aasian maista sillä on suurimmat markkinat. Alhaiset työvoimakustannukset ja edullinen valmistus houkuttelevat tekemään hankintoja Kiinasta ja riittävän tutustumisen myötä hankinnat ovat usein kannattavia. Kiinasta ostettaessa tulisi muistaa, että kiinalaisen kulttuurin tuntemus on ostajan eduksi. Kiinalaiset odottavat kommunikoinnilta ja tiedonvaihdolta paljon enemmän kuin mihin Suomessa on välttämättä totuttu. Olisi hyvä käydä myös paikan päällä keskustelemassa valmistettavista tuotteista, jotta valmistajalla on selkeä käsitys siitä, mitkä suomalaisen ostajan toiveet ja kriteerit tuotteelle ovat. Samalla voi kehittää kiinalaisten suuresti arvostamaa yhteistyösuhdetta. Näillä toimilla voidaan minimoida riski huonolaatuisista tai jopa virheellisistä tavaroista.

Tavarantoimittajan valinnassa kannattaa merimatkaa ajatellen kiinnittää huomiota myös maantieteelliseen sijaintiin, sillä Kiinan suurimmista konttisatamista Shanghai, Ningbo, Qingdao, Tianjin ja Dalian sijaitsevat Kiinan itärannikolla ja Shenzhen ja Guangzhou etelärannikolla. (Ritvanen, Inkiläinen, von Bell & Santala 2011, 175-176; Central Intelligence Agency 2017.)



Kuva 1. Kiinan suurimmat konttisatamat (MarineTraffic 2017; Wikimedia Commons.)

Ostajan tarpeita vastaavien tuotteiden ja sopivien tavarantoimittajien löydyttyä lähetetään tarjouspyynnöt, vertaillaan saadut tarjoukset ja käydään mahdollisesti tarkentavia lisäneuvotteluja sopimuksen ja tilauksen syntymiseksi. Kauppasopimuksen laadintaa tulee valmistella riittävän perusteellisesti, jotta vältetään ikäviltä yllätyksiltä. Molemmille osapuolille olisi tärkeää selvittää vastapuolen luotettavuus ja mahdollisuudet noudattaa sopimusta. Ostajan kannattaa jo sopimuksen valmisteluvaiheessa perehtyä erilaisiin tuontitavaroita koskeviin tullimääräyksiin, mahdollisiin tuontilisensseihin ja tuontiprosessissa tarvittaviin asiakirjoihin. On myös hyödyllistä selvittää tavaroiden kuljetuksen ja huolinnan hoitaja sekä kaupan maksutavat, jotta varsinainen tuontitapahtuma hoituu mahdollisimman sujuvasti. (Melin 2011, 19, 47-48.)

Suomessa toimii useita kansainvälistymistä tukevia organisaatioita, joiden palveluita yrityksen kannattaa myös tuontihankkeissaan hyödyntää. Maahantuontiin on saatavissa neuvoja ja ohjeita esimerkiksi ELY-keskuksilta, Fintralta, kauppakamareilta, ulkoasiainministeriöltä ja Tullilta. Nämä organisaatiot tarjoavat myös valmennuksia ja koulutuksia sekä erilaisia tilastoja ulkomaankaupasta. On suositeltavaa tutustua ainakin Tullin internet-sivuillaan tarjoamaan laajaan tietopalveluun. (Melin 2011, 22-34.)

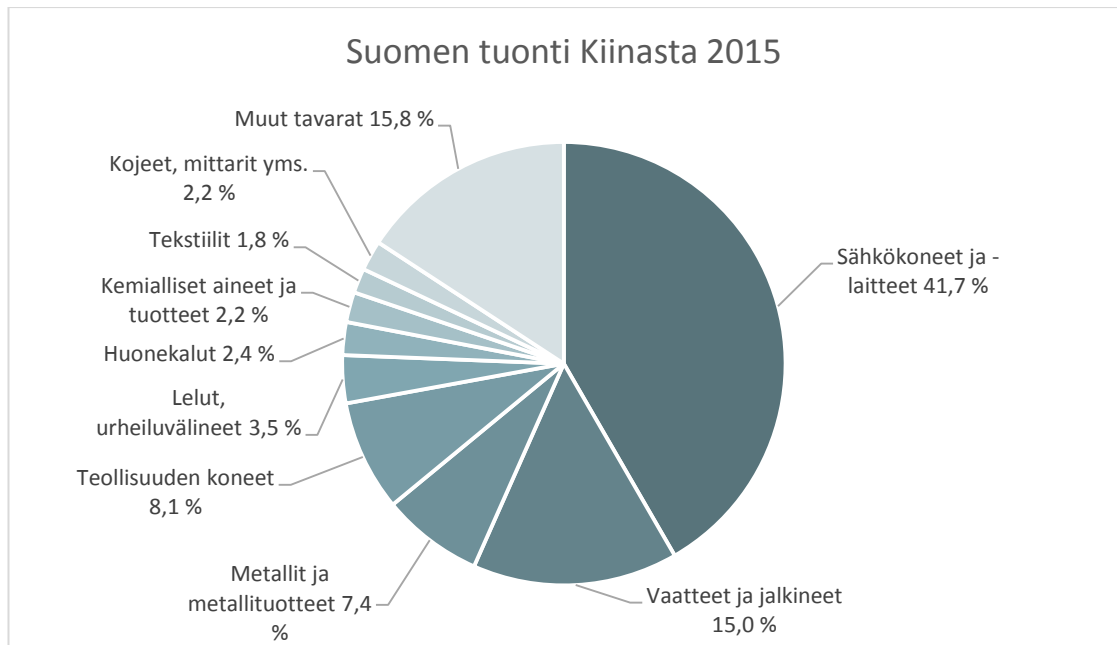
2.1 Kiina kauppakumppanina

Euroopan Unioni ja Kiina ovat kaksi maailman suurinta kauppaa käyvää aluetta. Kauppakumppaneista Kiina on EU:lle toiseksi suurin heti Yhdysvaltojen jälkeen ja EU on Kiinan kauppakumppaneista suurin. (European Commission 2017.) Molemmat osapuolet ovat halukkaita kasvattamaan kaupankäyntiä entisestään ja ne käyvätkin jatkuvasti neuvotteluja erilaisista sopimuksista kuten investointisopimuksesta ja julkisten hankintojen WTO-sopimuksesta. Sopimusten syntymistä varten EU kuitenkin edellyttää Kiinalta tasavertaisempia pelisääntöjä, helpompaa markkinoillepääsyä ja kaupankäynnin esteiden poistamista. Vielä toistaiseksi Kiinan säännökset ovat vaikeaselkoisia ulkopuolisille ja jopa paikalliset viranomaiset saattavat tulkita niitä eri tavoin. Mikäli Kiina kuitenkin osoittaa halukkuutta poistaa kaupankäynnin esteitä ja siten edesauttaa ulkomaalaisten ja kiinalaisten yritysten yhdenvertaista kohtelua, saattaa EU suostua neuvottelemaan Kiinan toivomasta vapaakauppasopimuksesta. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2017.)

Suomi oli yksi ensimmäisistä Kiinan kansantasavallan tunnustaneista länsimaista vuonna 1950. Jo pian tämän jälkeen Suomi ja Kiina solmivat ensimmäisen kauppasopimuksen ja nämä tekijät yhdessä antoivat Suomelle erikoisaseman. Vaikka 1960- ja 1970-luvuilla maiden välit hieman viilenivät Neuvostoliiton hallitsevien suhteiden takia, Suomi ei koskaan menettänyt hyvää suhdettaan Kiinaan. Useimmat Länsi-Euroopan maat sen sijaan katkaisivat tai jäädyttivät välinsä Kiinaan johtuen sen ja Neuvostoliiton suhteiden huononemisesta. 1970-luvun lopulta aina tähän päivään saakka Suomen ja Kiinan suhteet ovat kehittyneet nopeasti ja maiden välisiä vierailuja tapahtuu nykyään puolin ja toisin runsaasti. (Ulkoasiainministeriö Pekingin suurlähetystö 2014.)

Tänä päivänä Kiina on yksi Suomen tärkeimmistä kauppakumppaneista. Vuonna 2016 tuontia oli hieman yli neljän miljardin euron arvosta, mikä teki Kiinasta Suomen neljänneksi suurimman tuontimaan. Prosentuaalinen osuus koko Suomen tuonnista oli 7,4% ja kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli noin 1% eli 46 miljoonaa euroa. Selkeästi merkittävimmän osan Kiinan tuonnista muodostavat konteissa kuljetettavat

tuotteet eli laitteet ja koneet sekä erilaiset valmistetut tavarat, vaatteet ja jalkineet. (Tulli 2017a.)



Kuvio 1. Tuonti Kiinasta tavararyhmittäin v. 2015 (Tulli 2016)

Kuten edellä olevasta kaaviosta nähdään, tuonnin suurimmat yksittäiset tavararyhmät muodostuvat sähkökoneista ja -laitteista sekä vaatteista ja jalkineista (Tulli 2016). Myös metalleja ja metallituotteita tuodaan yhä enemmän ja etenkin teräksen ylituotanto ja suuret tuontimäärät aiheuttavat jopa rasitteita suomalaisille valmistajille kuten Outokummulle (Kauppalehti 2017). Tästä huolimatta Kiinan taloudella on Suomelle keskeinen merkitys; kun Kiinassa menee hyvin se vaikuttaa positiivisesti myös Suomen taloustilanteeseen. Kiina investoiikin Euroopan maista jo viidenneksi eniten Suomeen ja hakee apuja suomalaisesta osaamisesta ja teknologiasta. (Keskuskauppakamari 2017.)

2.2 Maksuliikenne

Ulkomaankauppaa käytäessä eri maksutapavaihtoehtoihin kannattaa tutustua huolella, sillä oikealla valinnalla voidaan välttyä useilta riskeiltä. Maksutapa on hyvä valita jo tarjousvaiheessa. Tavallisimpia ulkomaankaupassa käytettyjä maksutapoja ovat remburssi, perittävä ja suora maksu eli yleensä maksumääräys. Mitä kauempana kauppakumppani maantieteellisesti sijaitsee, sitä suuremmalla todennäköisyydellä kulttuuri ja sitä kautta maksamiskäytäntö on erilainen kuin Suomessa. Tällöin yleisimpiä maksutapoja ovat perittävä ja remburssi. Luonnollisesti myös tuote ja sen arvo vaikuttavat maksutapaan ja mitä suuremmista summista puhutaan, sitä suositeltavampaa on käyttää

remburssia. Pienempien summien kulutustavarakaupassa voidaan käyttää luontevampia vaihtoehtoja, perittävää ja suoraa maksua. Toimintaympäristön ja tuotteen lisäksi kauppataivan valinnassa on syytä huomioida myös kauppasuhte eli luottamus kaupan osapuolten välillä, maariski eli taloudelliset ja poliittiset tekijät, kilpailutilanne, perinteiset kauppataivat, rahoituksen tarve sekä maksunopeus. (Danske Bank a; Nordea 2017a.)

2.2.1 Maksutavat

Remburssi on maksutavoista turvallisempi ja se soveltuu käytettäväksi kaikenlaisessa kaupassa ja kaikkialla maailmassa. Eniten remburssia käytetään Aasiassa ja Lähi-Idässä sekä projektikaupoissa ja erikoistavaratoimituksissa. Tuontiremburssia käytettäessä pankki maksaa ostajan puolesta kauppahinnan myyjälle, tällöin tavarantuoja se on myös rahoituskeino. Maksu edellyttää kuitenkin, että tavara on laivattu ja myyjä esittää pankille remburssin mukaiset, tavarantoimitukseen liittyvät asiakirjat. Remburssi on siis sekä ostajan että myyjän etujen mukainen maksutapa, sillä myyjä saa rahansa riskittömästi ja ostaja ostamansa tavarantoimituksen mukaisesti. Kun kyseessä on uusi kauppasuhte, mahdollinen luottoriski, epävarma alue tai kulttuuri, pitkä toimitusmatka tai arvokas tuote, on remburssi maksutapana varmin vaihtoehto. (Aktia a; Danske Bank a; Danske Bank b.)

Tuontiperittävä on suoraa maksua turvallisempi ja remburssia sujuvampi vaihtoehto silloin, kun molemmat osapuolet haluavat lisävarmuutta, mutta ostajan maksukykyä ei tarvitse epäillä. Tuontiperittävässä tai kuvaavammalta nimeltään asiakirjaperittävässä myyjän pankki lähettää kaupalliset asiakirjat ostajan pankille. Ostaja taas saa dokumentit pankista maksua vastaan, mutta voi varmistaa ennen maksua, että tavarat ovat lähteneet. Perittävän avulla ostaja saa myös helpommin maksuaikaa myyjältä. Erona remburssiin on, että mikäli ostaja ei pysty tai ei halua maksaa, myöskään pankki ei ole velvoitettu maksuun. Tällöin ostaja ei saa pankista asiakirjoja, kuten laivaliikenteessä konossementtiä, vaan tavarantoimituksen hallinta pysyy myyjällä. Perittävä on yleisesti ulkomaankaupassa käytetty maksutapa ja erityisen suosittu laivakuljetuksissa. (Aktia a; Danske Bank b; Nordea 2017b.)

Yleisimmistä maksutavoista kolmas eli suora maksu on selvästi remburssia ja perittävää riskialttiimpi, sillä siinä ostaja saa myyjältä laskun ja myyjä luottaa ostajan maksavan sen. Suora maksu perustuu siis täysin osapuolten väliseen luottamukseen ja toimiikin silloin, kun kauppasuhte on vakiintunut ja luotettava. (Danske Bank a.) Suorassa maksussa myyjä toimittaa tavarantoimituksen ja lähettää tämän jälkeen laskun ja muut lähetyksen dokumentit

ostajalle. Suojautuakseen siltä riskiltä, ettei ostaja ole kyvykäs tai halukas maksamaan laskua, myyjä voi vaatia ostajan pankilta pankkitakauksen tai käyttää standby-remburssia. Mikäli lasku maksetaan ennakkomaksuna, niin samat suojautumiskeinot ovat mahdolliset myös ostajalle. Myyjän pankin takaus ja standby-remburssi suojaavat tällöin ostajaa, mikäli myyjä ei toimitakaan jo maksettua tavaraa. Ennakkomaksua käytetään myyjän vaatimuksesta ja yleensä vain silloin, kun ostaja on täysin tuntematon tai sijaitsee taloudellisesti ja poliittisesti epävakaa maassa. Yleisesti suoraa maksua kannattaa käyttää harkiten, ainoastaan kehittyneiden teollisuusmaiden toimijoiden välillä ja pitkäaikaisen kauppakumppanin kanssa toimiessa. (Aktia a.)

2.2.2 Valuuttatilit ja valuuttariski

Yrityksen käydessä kauppaa muussa valuutassa kuin eurossa, on aina olemassa valuuttakurssien muutosten aiheuttama valuuttariski. Tällöin maksuliikenteeseen on kiinnitettävä entistä tarkemmin huomiota. Jos kurssimuutokset ovat suuria, saattaa yrityksen tulos yllättäen heikentyä merkittävästi. Pankit tarjoavat ulkomaan valuutassa tapahtuvaa maksuliikennettä varten valuuttatilejä, jotka auttavat valuuttariskin hallinnassa. Valuuttatili on kuin tavallinen pankkitili, mutta sen kautta maksettaessa valuutanvaihdosta aiheutuvat kulut ovat pienemmät. Tarvittaessa tili saadaan useaan valuuttaan, mikäli asiakkaan maksuliikenne niin vaatii. (Aktia b; Danske Bank c; Nordea 2017c.)

Valuuttatilit eivät yksinään riitä suojaamaan valuuttakurssien heilahteluilta, vaan varsinaisia ulkoisia suojautumiskeinoja valuuttariskin hallintaan ovat pankkien tarjoamat suojaustuotteet, kuten valuuttatermiinit ja muut valuuttajohdannaiset.

Valuuttatermiinisopimuksella kurssi kiinnitetään ostamalla tai myymällä valuuttaa etukäteen, jolloin termiinkurssi on tiedossa ja valuutanvaihto tapahtuu sovittuna päivänä. Vaihtoehtoisesti johdannaisten avulla voidaan asettaa valuuttakurssille ylä- ja alaraja tai vain jompikumpi näistä. Sopivimmat suojautumiskeinot räätälöidään usein kullekin yritykselle sen mukaan, minkälainen tarve valuuttariskiltä suojautumiseen yrityksellä on. (Aktia a; Danske Bank d; OP Ryhmä.)

2.3 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet ovat yritysten välisessä kaupassa käytettyjä, myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia ja vastuita mää rä äviä käytäntöjä ja kauppasopimuksen osia. Käytännössä ne ovat muutamista sanoista muodostuvia kirjainyhdistelmiä, joiden on tarkoitus yhtenäistää ja helpottaa vastuista sopimista. Jokaisesta lausekkeesta on olemassa mää ritelmä, nimi ja lyhenne. Toimituslausekkeet mää rä ävät velvollisuudet toimenpiteistä

ja toiminnasta, kuten tavarantoimittamisesta, kustannuksista sekä vahingonvaarasta eli riskeistä. Niillä sovitaan vain tavarantoimitukseen liittyvistä velvollisuuksista eivätkä ne pidä sisällään omistusoikeuteen, toimitusaikoihin tai maksuehtoihin ja kolmansiin osapuoliin kuten huolitsijaan liittyviä asioita. (DHL; Melin 2011, 56; Varova b.)

Incoterms on ICC:n eli Kansainvälisen kauppakamarin globaali ja yleisimpänä pidetty toimituslausekkeiden kokoelma. Muitakin kokoelmia on, mutta niiden käyttö on vuosien saatossa vähentynyt samalla, kun Incoterms-lausekkeiden käyttö on laajentunut. Suomen sisäisessä kaupassa käytetään Finnterms-lausekkeitä, mutta kansainvälisessä liiketoiminnassa suositellaan yleisesti käytettäväksi viimeisintä Incoterms-kokoelmaa. Versioista viimeisin, Incoterms 2010 otettiin käyttöön vuoden 2011 alussa. Kokoelma uudistetaan yleensä 10 vuoden välein ja viimeisimmässä uudistuksessa lausekkeitä muokattiin ja niihin lisättiin kaksi täysin uutta lausekettä, jotka korvasivat osan vanhoista lausekkeista. Incoterms 2010 sisältää yksitoista lausekettä, jotka voidaan jakaa kahteen ryhmään. Kaikille kuljetusmuodoille sopivia lausekkeitä on seitsemän ja vain merikuljetuksiin sopivia lausekkeitä neljä. (ICC 2017; Melin 2011, 56.)

Kansainvälisen kauppakamarin (ICC 2017) Incoterms 2010 toimituslausekkeitä ovat

- EXW, Ex Works, noudettuna lähettäjältä
- FCA, Free Carrier, vapaasti rahdinkuljettajalla
- CPT, Carriage Paid To, kuljetus maksettuna
- CIP, Carriage and Insurance Paid, kuljetus ja vakuutus maksettuna
- DAT, Delivered At Terminal, toimitettuna terminaalissa
- DAP, Delivered At Place, toimitettuna määräpaikalle
- DDP, Delivered Duty Paid, toimitettuna tullattuna

- FAS, Free Alongside Ship, vapaasti aluksen sivulla
- FOB, Free On Board, vapaasti aluksessa
- CFR, Cost and Freight, kulut ja rahti maksettuna
- CIF, Cost, Insurance and Freight, kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

Lausekkeista seitsemän ensimmäistä soveltuu kaikille kuljetusmuodoille ja neljä viimeistä eli FAS, FOB, CFR ja CIF soveltuvat vain vesikuljetuksille. Kaikki lausekkeet eivät kuitenkaan välttämättä toimi yhtä hyvin kaikissa kuljetusmuodoissa tai kauppatavoissa. Tämän takia sopimusta tehtäessä onkin hyvä neuvotella sellainen toimitusehto, joka palvelee parhaalla mahdollisella tavalla sekä myyjän että ostajan tarpeita. Toimitusehto on

myös hyvä mainita kauppasopimuksessa ja kauppalaskulla, jotta vältetään tulkintaeroilta ja epäselvyyksiltä. (ICC 2017; If Vahinkovakuutusyhtiö.)

2.4 Vakuutukset

Kuljetettaessa tavaraa toimintaan sisältyy aina vahingonuhka, toisin sanoen kuljetusriski. Kuljetuksen aikana kaikki ei välttämättä suju toivotulla tavalla tai kuten ennen on sujunut. Vaikka sekä myyjä että ostaja pyrkivät hallitsemaan kuljetusrasituksia ja pienentämään riskiä, kannattaa tavara myös vakuuttaa kuljetusten ajaksi. Kuljetusvakuutus on kuitenkin vapaaehtoinen ja tavarantoimittajan on vakuutusta valitessaan arvioitava oma riskinkantokykynsä. Vahingon sattuessa kuljetusvakuutus korvaa vakuutuksesta riippuen tavaralle aiheutuneet vahingot sekä vahingoittumisesta johtuvat kohtuulliset kustannukset. (Ek, Korkka, Kosola & Pöyhönen 2011, 19, 42, 156.)

Ulkomaankaupassa taloudelliset riskit ovat suuremmat kuin maansisäisessä kaupassa ja taloudellinen menetys onkin merkittävin vakuutuksen tarpeeseen vaikuttava tekijä. Tavarantoimittajan kuljettaminen ilman vakuutusta voi ulkomaankaupassa tulla kalliiksi, sillä pitkät kuljetusajat ja -matkat kasvattavat kuljetusriskiä ja samalla myös taloudellisia riskejä. Pitkän merimatkan aikana onnettomuuksien mahdollisuus kasvaa ja kaikki lastit eivät välttämättä kestä kuljetuksen olosuhteita. Lisäksi vakuutuksen tarvetta pohdittaessa kannattaa muistaa myös tekijät ja tilanteet, joihin tuontiyritys ei itse voi vaikuttaa. Merikuljetuksissa tällainen on esimerkiksi yhteishaveri eli odottamaton tilanne tai onnettomuus. Mikäli tavaralla on vakuutus, vakuutusyhtiö maksaa vakuutetun lastin osuuden yhteishaverin kustannuksista. Tavarantoimittajan vakuuttaminen onkin ainoa keino varmistaa, että kuljetuksesta ei aiheudu tuojalle taloudellisia menetyksiä (Ek ym. 2011, 55-57, 160-162.)

Kuljetusvakuutuksen voi valita joko jatkuvana, määräaikaisena tai kertaluonteisena kertakuljetuksen vakuutuksena. Vakuutuksen voi järjestää myös esimerkiksi kuljetusliike tai huolitsija, jolloin kyseessä on kuljetusvakuutuksen välityssopimus. Välitetty vakuutus on kuten kertakuljetuksen vakuutus, se tehdään asiakkaan lukuun kertaluonteisena lisäpalveluna, mutta se järjestyy samalla muiden kuljetusjärjestelyiden kanssa. Valintaan vaikuttavat monet tuontiyrityksen toimintaan liittyvät tekijät kuten toimiala, kuljetettava tavara ja sen arvo, käytetty toimitusehto, kuljetusten määrä ja yrityksen riskinkantokyky. Jos ulkomaankauppa on jatkuvaa ja tavara arvokasta, kannattaa vakuutuksenkin olla luonteeltaan pysyvämpi. Jos taas kuljetuksia on harvakseltaan ja tavarantoimittajan arvo vaihtelee paljon, kannattaa vakuutus ottaa yhdelle lähetykselle kerrallaan. (Ek ym. 2011, 60, 73.)

Kuljetusvakuutuksen hinta määräytyy samaan tapaan kuin muidenkin vakuutusten. Hinnoittelun perusideana on, että mitä suurempi riski tavarankuljetuksessa on, sitä korkeampi on myös vakuutuksen hinta. Hintaan vaikuttavat kuitenkin myös muun muassa kuljetustapa, vakuutuksen laajuus, vallitsevat olosuhteet ja kilpailutilanne. Mitä arvokkaampia tuotteita kuljetetaan, sitä kalliimpi on yleensä myös kuljetusvakuutus. Yksi riskialttiimmista tavararyhmistä on pienielektrooniikka, kuten älypuhelimet, kamerat ja kannettavat tietokoneet, sillä ne ovat sekä herkästi särkyviä että arvokkaita. Lisäksi niihin kohdistuu monista muista tavaroista poikkeava suuri varkausriski. (Ek ym. 2011, 76-77).

3 Merikuljetukset

Muihin kuljetusmuotoihin nähden merikuljetus on edullista etenkin silloin, kun matkat ovat pitkiä, kuljetettavat määrät suuria ja tuotteet huokeita (Melin 2011, 209). Euroopan sisäiset kuljetukset voidaan hoitaa suurelta osin rekoilla, mutta pidempiä kuljetusmatkoja varten tarvitaan kuljetusyksiköitä eli kontteja sekä erilaisia alustoja. Konttijuna Kouvolan ja Kiinan välillä on huomattavasti merikuljetusta nopeampi, mutta ainakin vielä toistaiseksi myös merkittävästi kalliimpi ja vuosivolyymiltaan pienempi vaihtoehto. Vain arvokkaimmat, pienet ja kevyet tuotteet kuljetetaan lentäen ja kotimaan sisäisissä sekä lyhyempien matkojen kuljetuksissa käytetään pääasiassa maantiekuljetuksia. Lento-, raide- ja maantiekuljetukset soveltuvatkin merikuljetuksia paremmin myös kiireellisille tuote-erille. (Manninen 2017; Tapaninen 2013, 43.)

Tuotteiden valmistus tapahtuu tänä päivänä yhä useammin Kiinassa tai muualla Kaukoidässä ja mainittava osa maailman meriliikenteestä joko lähtee suurista teollisuusmaista tai päättyy niihin. Kiinasta ja Kaukoidästä tavara kuljetetaankin länsimaihin useimmiten konteissa. Tämä johtuu siitä, että enemmistö Kiinan vientituotteista on merilasteista kalleimpia ja kontti suojaa tuotteita mahdollisilta vahingoilta. Kiinassa sijaitseekin seitsemän kymmenestä maailman suurimmasta konttisatamasta. (Central Intelligence Agency 2017; Tapaninen 2013, 14, 24).

Merikuljetukset ovat maailmankaupan merkittävin kuljetusmuoto. Vuosittain noin 95% maailman kuljetuksista ja noin 80% Suomen kuljetuksista tapahtuu meritse. (Melin 2011, 209.) Suomessa prosentuaalista osuutta hieman laskevat pääasiassa maantiekuljetukset Venäjälle, sekä rautatiekuljetukset Venäjältä Suomeen (Tapaninen 2013, 24). Vuonna 2016 merikuljetusten, sekä viennin että tuonnin, määrä kasvoi Suomessa merkittävästi edellisiin vuosiin nähden ollen tavarantoiminnan määrässä mitattuna 94,9 miljoonaa tonnia. Tuonnin osuus kuljetuksista oli hieman alle puolet ja kasvua tuli edelliseen vuoteen nähden 4,5%. Myös vuosi 2017 näyttää jatkavan samaa suuntaa, sillä vuoden alussa tavaraliikenteen määrä on ollut ennätysvauhdissa. (Parikka 2017.)

Suomessa laivakuljetusten rooli on ulkomaankaupassa erityisen tärkeä maan haasteellisen sijainnin takia. Suomi on laajalti meren ympäröimä, se voidaan nähdä jopa saarena, eivätkä suurimmat kauppakumppanit sijaitse maantieteellisesti riittävän lähellä puhtaasti muiden kuljetusmuotojen käyttöä ajatellen. (Melin 2011, 209.) Lisähaasteita Suomen merikuljetuksille aiheuttaa myös Itämeren mataluus ja volyymien pienuus. Valtamerten ollessa jopa 4000 metriä syviä on Itämeri keskisyvyydeltään vain 54 metriä,

eivätkä suurimmat alukset tämän takia seilaa Itämerelle lainkaan. Kaikki Atlantilta ja Tyyneltä valtamereltä saapuvat valtamerialukset purkavatkin lastinsa Euroopan suuriin kauttakulkusatamiin Hampuriin, Bremerhaveniin, Wilhelmshaveniin, Antwerpeniin ja Rotterdamiin, joista lähtevät pienemmät feeder-laivat Itämerelle. (Tapaninen 2013, 14-21.)

3.1 Rahtausmuodot, lastit ja alukset

Merikuljetukset voidaan jakaa kahteen keskeiseen kuljetusjärjestelmään toisin sanoen rahtausmuotoon; hakurahtiliikenteeseen ja linjaliikenteeseen (Tapaninen 2013, 86). Lisäksi on olemassa kolmaskin muoto, sopimusliikenne, mutta sitä sovelletaan lähinnä vain suurille massoille kuten öljylle tai malmille (Melin 2011, 198). Järjestelmistä hakurahtiliikenne on maailmalla yleisimmin käytetty ja siinä tavaraa kuljetetaan kysynnän ja tarjonnan mukaan eri satamien välillä. Aluksilla ei siis ole varsinaista aikataulua tai ennalta sovittuja satamia, vaan ne kulkevat tarpeen mukaan sitä väliä mille on kysyntää. (Melin 2011, 197.) Kuten sopimusliikenteessä myös hakurahtiliikenteessä kulkee suurimmaksi osaksi massatavaraa, esimerkiksi viljaa, öljyä, lannoitteita ja hiiltä. Suuryksiköitä kuten kontteja ei näillä rahtausmuodoilla juurikaan kuljeteta. (Melin 2011, 197.)

Linjaliikenne muodostaa noin 10% maailman merikuljetuksista tavarán määrässä mitattuna ja vielä suuremman osuuden tavarán arvossa mitattuna. Liikennöinti tapahtuu tarkkojen aikataulujen ja kuljetusehtojen mukaisesti sovittujen satamien välillä. (Melin 2011, 197.) Alukset kulkevat näitä välejä sovitulla aikatauluilla, vaikka ne eivät olisikaan täyteen lastattuja. Linjaliikenteessä kulkee pääasiassa suuryksiköitä ja rahdin hinta muodostuu yleisimmin yksiköstä eli esimerkiksi kontista tai kuorma-autosta. (Tapaninen 2013, 86) Suurin osa Suomen satamien ja Euroopan pääsatamien välillä liikennöivistä feeder-yhteyksistä kulkee linjaliikenteessä ja kaikilla lastinantajilla on mahdollisuus saada aluksista lastitilaa. (Ritvanen ym. 2011, 112.)

Merikuljetuksen muotoja on monia ja kuljetustyyppi riippuu siitä, minkälaista lastia kuljetetaan ja kuinka pitkä kuljetusmatka on. Karkea jako voidaan tehdä irtolastikuljetuksiin ja yksikkökuljetuksiin ja kumpaakin näitä on olemassa neljää eri muotoa. Yksikkökuljetusten yksiköitä ovat kontit, pyörillä kulkevat lastit, kylmäkontit, -perävaunut ja kylmärekat sekä erikoislastit kuten flat-kontit. Nämä ovat kaikki suuryksiköitä, joita voidaan kuljettaa samassa laivassa lukuisia ja näin saada samaan alukseen paljon eri tuotteita. Yksikkökuljetusten ja etenkin konttikuljetusten määrä onkin kasvanut kaikista merikuljetuksista eniten viimeisten vuosikymmenien aikana. Tätä

selittävät sekä käyttötavaran tuonnin lisääntyminen Aasiasta, että konttien käytännöllisyys kuljetusvälineenä. (Tapaninen 2013, 47-48.)

Alustyyppi määräytyy laivattavan lastin perusteella ja irtolastia varten on olemassa erilaisia aluksia, omansa sekä nestemäiselle että kuivalle irtolastille. Hakurahtiliikenteessä ja sopimusliikenteessä seilaa siis pääasiassa säiliöaluksia, kuivalastialuksia ja irtolastialuksia eli niin sanottuja bulkkialuksia. (Tapaninen 2013, 50.) Yksiköiden kuljettamista varten on kehitetty konttialukset, joihin kontteja ja muita yksiköitä saadaan lastattua mahdollisimman paljon ja nopeasti. Nämä alukset hoitavat lähes koko maailman linjaliikenteen. Konttilaivat jakautuvat lo-lo ja ro-ro-aluksiin, riippuen siitä lastataanko kontit lift-on/lift-off -menetelmällä vai roll-on/roll-off -menetelmällä. Suuri osa tänä päivänä käytetyistä konttialuksista on ro-ro-aluksia, eli lasti voidaan vetää niihin sisään sivu- tai peräportin kautta. Lo-lo-alukset taas lastataan perinteisellä tavalla eli lasti nostetaan laivan partaan yli nostolaitteilla. (Melin 2011, 199.) Käytännössä kaikki Suomen ja Euroopan välillä seilaavat yksiköitä kuljettavat feeder-laivat ovat pieniä ro-ro-konttialuksia, joihin mahtuu noin 250-600 TEU:a tai 200 traileria. Tämän hetkisillä maailman suurimmilla ro-ro-konttialuksilla voidaan kuljettaa kerralla noin 20 000 TEU:a. (Ritvanen ym. 2011, 119; Tekniikka ja Talous 2017.)

3.2 Vaaralliset aineet

Vaarallisten aineiden kuljetuksista on laadittu tarkat määräykset ja kaikkien vaarallisten aineiden kanssa tekemisissä olevien tulee olla tietoisia määräyksistä. Vaaralliset eli räjähdys-, palo- ja säteilyalttiit sekä myrkylliset ja syövyttävät aineet tulee pakata, luokitella ja kuljettaa sääntöjen mukaan, jotta minimoidaan aineisiin liittyvät riskit. Eri aineet reagoivat sekä toistensa että veden kanssa eri tavoin ja nämä seikat tulee huomioida tarkoin laivaa lastattaessa ja purettaessa. Vaarallisia aineita saa kuljettaa vain erikoispakkauksissa, niissä tulee olla varoitusmerkinnät ja ne täytyy luokitella YK-numeroilla eli UN-alkuisilla numerosarjoilla. Pakattujen lastien IMDG-luokittelun mukaan nähdään, kuinka lähelle toisiaan ja mihin aluksen osaan aineita voidaan lastata. Näin tavarat voidaan myös tunnistaa missä päin maailmaa tahansa ja mahdollisessa onnettomuustilanteessa niiden kanssa osataan toimia oikein. Useita vaarallisia aineita kuljetetaan meriliikenteessä ja niistä kulutustavarat lastataan usein kontteihin tai perävaunuihin. Kulutustavaroista vaarallisiksi luokitellaan esimerkiksi maalit ja aerosolit. (Melin 2011, 224-225; Tapaninen 2013, 114-115.)

Kaikkia vaarallisia aineita ei saa kuljettaa kaikilla kuljetusmuodoilla. Viimeisin merkittävä tiukennus koski litium-akkuja ja tuli voimaan vuonna 2016. Huhtikuusta 2016 lähtien erikseen pakattujen ja erillisinä kuljetettavien litium-akkujen lentokuljetuksia on valvottu tarkemmin ja kuljetusten sääntöjä on tiukennettu. Kaikkia akkuja ei hyväksytä lentokuljetuksiin enää ollenkaan, mikäli ne eivät sisälly laitteeseen. Tiukentuneet säännökset ovatkin lisänneet akkujen kuljetusta konteissa meriteitse. (DHL 2017.)

3.3 Kontit ja konttirahdit

Kontteja on käytetty merellä kuljetusyksiköinä yli 50 vuotta. Ne ovat yleensä teräksestä tai alumiinista ja vanerista valmistettuja ja niiden mittayksikkönä on TEU eli 20 jalan mitta (Varova b). Yleisimmät konttityypit ovat yleiskontit 20' DC ja 40' DC eli Dry Containers – kontit, sekä erikoiskorkeat 40' HC kontit eli High Cube -kontit (Kuehne+Nagel 2017a). 20' konttiin mahtuu yksi TEU ja 40' konttiin mahtuu 2 TEU:a. Metreissä yhden TEU:n eli 20 jalan pituus on 5,86m ja kahden TEU:n pituus siten 12,03m. Standardikontit ovat noin 2,35m leveitä ja 2,39m korkeita. 40' High Cube on hieman 40' konttia lyhyempi ja selvästi korkeampi, pituutta kontilla on noin 12m ja korkeutta noin 2,65m. Konttien lastausmäärät ovat 20' kontin 25 kuutiosta aina 40' HC kontin lähes 70 kuutioon ja kantavuudet vastaavasti 21700 kilosta jopa 27000 kiloon. Nämä mitat saattavat kuitenkin vaihdella jonkin verran eri konttivalmistajien ja varustamojen välillä. (Varova b.)

Taulukko 1. Yleisrahtikonttien suuntaa antavat mitat ja painorajoitukset (Varova b)

Kontti	pituus	leveys	korkeus	lastausmäärä	maksimipaino
20' DC	5,86m	2,35m	2,39m	25-27m³	21 700kg
40' DC	12,03m	2,35m	2,39m	57-60m³	26 700kg
40' HC	12m	2,35m	2,65m	65-69m³	26 500kg

Lämpösäädellyille tavaroille, kuten kylmätuotteille ja pakasteille, löytyvät 20' ja 40' reefer-kontit ja ylisuurille tuotteille open top- eli avokattokontit ja flat rack- kontit eli flätit. Avokattokonteissa on normaalikontin pohja ja laidat sekä irrotettava katto, joten niihin voidaan lastata sellaisia ylikorkeita tuotteita, joita ei saada lastattua ovesta. Fläteissä taas on pelkkä kontin pohja ja päädyt, joten alustalle voidaan lastata nosturilla ylikorkeita, ylileveitä ja painavia lähetyksiä. Aiemmin mainittujen lisäksi on olemassa myös 45' HC kontteja, mutta niitä niiden käyttö on harvinaisempaa. (Kuehne+Nagel 2017a; Hapag-Lloyd b.)

Maksettava rahti kuljetuksissa voi määräytyä usein eri perustein, mutta konttiliikenteessä pääjako tapahtuu useimmiten täyden kontin ja kappaletavarakontin välillä. Täysi eli FCL kontti, Full Container Load, täytetään kokonaan yhdeltä lähettäjältä ja tällöin rahti määräytyy kontin koon mukaan. Kappaletavarakontti eli LCL, Less than Container Load, täytetään usealta eri lastinantajalta satamaterminaalissa ja rahti määräytyy joko kuutioiden tai tonnien perusteella. Mikäli kuutioita on enemmän kuin tonneja, käytetään niitä laskentaperusteena ja päinvastoin. Varsinaisen rahdin päälle tulee konttiliikenteessä aina lisämaksuja, kuten kontin nostokulut, satama- ja tavaramaksut, tietoliikennekulut sekä mahdolliset kanavalisät, ruuhka- ja kausimaksut. Myös vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja erittäin painavasta kontista voi aiheutua lisäkuluja. Kiinasta tuotaessa konttirahdit ja rahdin lisät maksetaan yleensä dollareissa, joten rahtimaksuihin liittyy valuuttariski. (Melin 2011, 201.) Konttiliikenteessä rahtitasot voivat heilahdella paljon lyhyessäkin ajassa. Kun laivatilaa on tarpeeksi, rahdit laskevat alas ja päinvastoin. Tällä hetkellä konttialuksia seilaa jopa tappiolla, sillä tarjontaa ja kapasiteettia on liikaa ja rahtitasot ovat tämän takia olleet ennätyksellisen matalat. Alalla toivotaankin tilanteen tasaantumista ja rahtien maltillista nousua lähitulevaisuudessa. (Tapaninen 2013, 60; Vartia 2016a.)

3.4 Merikuljetusten asiakirjat

Merikuljetusten asiakirjoja ovat rahtaus sopimus ja tilanteesta riippuen joko merirahtikirja tai konossementti. Rahtaus sopimus tehdään rahdinantajan ja rahdinkuljettajan välille ja laadittu sopimus pitää sisällään tiedot muun muassa aluksesta, rahdattavasta lastista, kuljetuksen ajankohdista, satamista, kulujen jakautumisesta sekä muista laivausehdoista. Rahtaus sopimusta käytetään pääasiassa hakurahtiliikenteessä, joten konttien liikkeessä linjaliikenteessä rahtaus sopimusta ei juurikaan käytetä. Tällöin käytössä on kuljetusasiakirjoista tärkein eli konossementti tai vaihtoehtoisesti merirahtikirja. (Melin 2011, 201-202.)

3.4.1 Konossementti

Konossementti, Bill of Lading, on juridinen asiakirja, joka oikeuttaa tavaran hallintaan. Käytännössä tavara luovutetaan sille, joka pystyy esittämään alkuperäisen dokumentin, joten tavaran voi myös myydä konossementtia vastaan. (Tapaninen 2013, 85-86.) Konossementti on joko puhdas tai likainen, riippuen siitä onko siihen lisätty merkintöjä eli varaumia esimerkiksi tavaran kuntoon liittyen. Puhtaan konossementin arvo on luonnollisesti korkeampi kuin likaisen. (Helsingin seudun kauppakamari 2014.) Konossementti on linjaliikenteessä yleisesti käytetty rahtikirja hallintaoikeuden lisäksi

myös siksi, että se toimii todisteena kuljetussopimuksesta ja kuittina tavarán vastaanotosta kuljetettavaksi (Tapaninen 2013, 85-86). Nykyään on hyvin yleistä, että kuljetusliike tai huolitsija tekee varustamon kanssa sekä rahtisopimuksen että merirahtikonossementin. Tämän jälkeen huolitsija laatii itsensä ja asiakkaan välille oman yhdistetyn kuljetuksen konossementin. Käytännössä laaditaan siis kaksi erillistä konossementtia, toinen varustamon ja huolitsijan välille ja toinen huolitsijan ja asiakkaan välille. (Helsingin seudun kauppakamari 2014.)

Konossementti ja sen sisältö on Suomen merilaissa (674/1994) tarkkaan määritelty. Merilain 13 luvun 46 §:n mukaisesti dokumentin tulee sisältää muun muassa tiedot tavarán laadusta, määrästä, painosta ja mahdollisista vaarallisista ominaisuuksista, tavarán ja pakkauksen tilasta, rahdinkuljettajan, laivaajan ja vastaanottajan nimet, sekä laivaus- ja purkaussatama. Merilain luvun 13 46 §:n mukaan konossementissa on myös mainittava konossementtien kappalemäärä, mikäli niitä on laadittu useita. Jokaisesta konossementista tehdäänkin lähes aina useampi kappale samalle lähetykselle ja näitä kutsutaan alkuperäiskappaleiksi, originaaleiksi. Usein alkuperäiskappaleita tehdään kolme ja näistä kaikista kappaleista yhdessä muodostuu full set eli täysi sarja. (Melin 2011, 203.) Luovutusta varten ei välttämättä tarvita täyttää sarjaa. Luovutus voidaan tehdä vain yhtä alkuperäiskappaletta vastaan, mutta tällöin konossementin tulee olla siirtomerkinnöin varustettu. Siirtomerkinnällä tarkoitetaan sitä, että kääntöpuolelle on kirjoitettu yrityksen nimi ja allekirjoitus. Mikäli nämä puuttuvat, tarvitaan kaikki alkuperäiset konossementit. Tämä käytäntö johtuu siitä, että väärin tehdystä luovutuksesta rahdinkuljettaja joutuu korvaamaan mahdollisesti aiheutuvan vahingon. (Helsingin Seudun Kauppakamari 2014.)

3.4.2 Merirahtikirja

Merirahtikirjat ovat konossementin ohella linjaliikenteessä tyypillisesti käytettyjä rahtikirjoja. Mikäli käytetään merirahtikirjaa, konossementtia ei tarvita lainkaan. Linjaliikenteessä käytettävä merirahtikirja on nimeltään joko LWB eli Liner Waybill tai SWB eli Sea Waybill. Toisin kuin konossementti, merirahtikirja ei ole vaihdantakelpoinen dokumentti eikä tavaraa luovuteta alkuperäistä asiakirjaa esittämällä. Tavaraa ei myöskään voi myydä enää merimatkan aikana. Merirahtikirja osoitetaan aina sille, joka on tavarán vastaanottaja ja tavara luovutetaan määräpaikassa sen mukaan. Alkuperäisiä dokumentteja ei käsitellä kuten konossementteja eikä niitä tarvitse esittää tai toimittaa rahdinkuljettajalle. (Helsingin seudun kauppakamari 2014; Tapaninen 2013, 85-86.)

Suomen merilain (674/1994) 13 luvun 58 § mukaan merirahtikirja on todisteena sopimuksesta ja siitä, että tavara on vastaanotettu kuljetettavaksi ja että se luovutetaan asiakirjan mukaiselle vastaanottajalle. Saman lain 13 luvun 59 § mukaisesti merirahtikirjalta täytyy löytyä oleelliset tiedot tavarasta, tavarantoimittajasta eli lähettäjältä, rahdinkuljettajasta ja tavarantoimittajasta. Lisäksi rahtikirjalla tulee olla kuljetusehdot ja tiedot vastaanottajan maksettavaksi tulevista kustannuksista, kuten rahdista. Merirahtikirjaa käytetään yhä useammin konossementin sijasta silloin, kun myyjällä ja ostajalla on keskinäinen luottamus ja sopimus, eikä maksua edellytetä remburssi-ehdoin. Kun maksutapana on remburssi, edellytetään konossementin käyttöä kuljetusasiakirjana. (Melin 2011, 205.)

3.5 Merikuljetusten haasteet

Merikuljetuksessa, kuten kaikissa kuljetusmuodoissa, on omat haasteensa ja riskinsä. Kuljetusaika Kiinasta Euroopan kauttakulkusatamien kautta Suomeen on pitkä, reitistä riippuen noin 35-45 vuorokautta, jolloin erilaisten muutosten mahdollisuus on suuri. Merkittävimmät haasteet liittyvät usein luonnonilmiöihin, eri maiden juhlapäiviin, lakkoihin, suurten satamien ruuhkautumiseen sekä rahtitilan saatavuuteen. Luonnonilmiöistä erityisesti myrskyt, rankkasateet, meren jäätyminen ja sumuinen sää voivat aiheuttaa viivästymisiä sekä laivojen aikatauluihin, että terminaalien ja satamien toimintaan. Kiinan juhlapäivistä kuljetusten kannalta merkittävimmät ovat kiinalainen uusivuosi ja Golden Week -juhla. Näiden juhlien aikana suurin osa kiinalaisista viettää lomaa, joten kuljetuksia ei juurikaan järjestetä. Lisäksi juhlapäivät aiheuttavat usein satamien ruuhkautumista ja rahtitilan puutetta sekä ennen juhlaa, että niiden jälkeen. (DSV 2017a; Hapag-Lloyd a; Kuehne+Nagel 2017b; Maersk Line.)

Meriliikenteessä on aina olemassa myös konerikkojen ja muiden laivaonnettomuuksien riski. Yhteishaveri on merimatalla aiheutunut poikkeuksellinen ja odottamaton tilanne kuten karille ajo tai tulipalo, mistä aiheutuu ylimääräisiä kuluja. Yhteishaverissa lastia saatetaan esimerkiksi joutua heittämään mereen, jolloin lasti joutuu lain mukaan osallistumaan kustannuksiin. Käytännössä tämä tarkoittaa siis toimitusehdosta riippuen joko ostajaa tai myyjää. Kustannusten määrä lasketaan yhteishaverissa omalla kaavallaan ja jokaiselle lastille tulee osuus maksettavaksi yhteisen vaaran torjumisesta. (Ek ym. 2011, 160-162.) Aiemmin mainittujen lisäksi tämän päivän uhkakuviksi ovat nousseet tietotekniset ongelmat ja esimerkiksi kyberhyökkäykset, jotka voivat pahimmillaan pysäyttää kuljetukset kokonaan. (DSV 2017a; Kuehne+Nagel 2017b.)

4 Kontinkuljetusprosessin keskeiset toimijat

Jotta merikuljetusprosessi olisi sujuva, tarvitaan lukuisia toimijoita hoitamaan prosessin eri vaiheita. Merellä kuljetuksesta vastaa varustamo ja laivan henkilökunta, laivan lastauksen ja purkamisen taas hoitavat satamatoimijat. Jo ennen lastausta jokin taho varaa tavaralle paikan aluksesta sekä hoitaa sille vientitulliselvityksen ja muut tarvittavat muodollisuudet. Tavara lastataan konttiin, joko tehtaalla tai terminaalissa, ja kuljetetaan satamaan lastattavaksi alukseen. Sama ketju toistuu käänteisesti laivan purkuvaiheessa. Onnistunut merikuljetus on siis useiden toimijoiden yhteistyön tulos. (Tapaninen 2013, 92-95; Vahvaselkä 2009, 288.)

4.1 Varustamot

Varustamot ovat keskeinen osa merikuljetusprosessia, sillä ne tarjoavat ja hallinnoivat merikuljetuksia. Varustamoksi kutsutaan yritystä, joka omistaa tai vuokraa käyttöönsä aluksia ja myy niistä rahtitilaa. Se voi myös vuokrata laivojaan eteenpäin toisten yritysten käytettäväksi. Varustamot toimivat sen mukaan, mitä toimeksiannossa on sovittu. Tyypillisiin asiakkaaseen päin näkyviin toimintoihin kuuluvat ainakin lastitilan varaus laivoista, alusten reittien suunnittelu, asiapapereiden ja viranomaisilmoitusten tekeminen sekä aluksen aikatauluista ilmoittaminen. Merimatkan aikana aluksesta ollaan säännöllisesti yhteydessä varustamoon ja tiedonvaihto merellä onkin yksi meriliikennetoiminnan kriittisistä tekijöistä. Viranomaisille varustamot joutuvat toimittamaan yleisselvityksen, eli tarkat tiedot aluksesta ja sen sisällöstä tunnin kuluessa aluksen saapumisesta satamaan. Purkua varten varustamo toimittaa Tullille purkamislupapyyntöä ja satamaoperaattorille tiedot lastista. (Tapaninen 2013, 80, 95, 132-134.)

Sekä maailman että Suomen konttiliikennettä hallitsevat muutamat suuret konttivarustamot, mutta alalla tapahtuu jatkuvia muutoksia ja allianssitilanteet muuttuvat tiheään tahtiin. Rahtihinnat ovat jo pitkään olleet matalalla, johtuen konttien ja alusten liian suuresta tarjonnasta suhteessa kysyntään. Elokuussa 2016 yksi maailman suurimmista varustamoista, korealainen Hanjin Shipping, ajautui konkurssiin ja todisti siten alan kriisin olevan todellinen. Konttivarustamojen kannattavuus on heikko ja nyt jopa alan suurimmat yhtiöt ovat hakeutuneet fuusioihin ja alliansseihin. Näiden myötä on muodostunut kolme allianssia, joista kaksi suurinta ovat 2M Alliance ja Ocean Alliance. Näiden kahden yhteenlaskettu osuus maailman konttialuksista on noin 51 prosenttia. 2M Alliance pitää sisällään maailmalla tunnetuimmat konttivarustamot Maersk Linen ja Mediterranean

Shipping Co:n eli MSC:n. Tällä allianssilla on hallussaan 27,2 prosenttia maailman kapasiteetista. Ocean Allianceen kuuluvat lopuista suurimmista varustamoista CMA CGM, China Cosco Shipping, OOCL ja Evergreen Line. Kolmanteen liittoumaan The Allianceen kuuluu aiempien ulkopuolelle jäänyt Saksan suurin varustamo Hapag-Lloyd ja neljä pienempää, NYK Line, K Line, MOL ja Yang Ming. Suuret varustamot Hapag-Lloyd ja United Arab Shipping eli UASC fuusioituivat kesällä 2017 ja lähtivät sitä kautta hakemaan kannattavuuden kasvua. Konttivarustamot joutuvatkin nyt yhdistämään voimansa ja rakentamaan suurempia laivoja saadakseen toimintansa paremmin kannattavaksi. (Vartia 2016b.)

4.2 Suomen satamatoiminnot

Satamat ja niiden toimijat ovat yksi merikuljetusprosessin tärkeimmistä osista. Sekä lastaus- että purkusataman toiminnan tehokkuus vaikuttaa koko kuljetusketjuun ja satamia pyritäänkin tehostamaan jatkuvasti. Mitä nopeampaa ja sujuvampaa sataman toiminta on, sitä nopeammin alukset pääsevät jatkamaan matkaa ja hakemaan uutta lastia. Kaksi suurinta satamatoimintojen tehokkuuteen vaikuttavaa seikkaa ovat sataman nykyaikaisuus eli automatisoinnin aste ja satamatoimijat. Satamaorganisaatioita satamatoimijoista ovat satamanpitäjät ja satamaoperaattorit. Näiden lisäksi satamissa toimii muun muassa varustamoita, maaliikenneyhtiöitä, laivaajia sekä lukuisia palveluntuottajia, kuten jäänmurtajia, huolitsijoita ja laivanselvittäjiä, sekä huolto-, korjaus- ja hinauspalveluntarjoajia. Myös poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos sekä merenkulku- ja ympäristöviranomaiset valvovat sataman tapahtumia. (Tapaninen 2013, 92-93.)

Satamissa toimivat satamaoperaattorit, ahtaajat, jotka vastaavat laivan purusta ja lastauksesta toisin sanoen ahtaus- ja lastinkäsittelytoiminnoista. Näiden perustoimintojen lisäksi operaattorista riippuen ne tarjoavat laivanselvitys-, varastointi-, kuljetus-, tullaus- ja huolintapalveluita. (Ek ym. 2011, 171; Steveco a). Kun laiva on saapunut satamaan ja purkulupa on saatu, satamaoperaattorit siirtävät kontit tuontiterminaaliin ja toimittavat purkuraportin Tullille ja varustamolle. Kun huolitsija on saanut varustamolta valtakirjan ja hoitanut tulli-ilmoituksen Tullille sekä terminaali-ilmoituksen terminaalille, toimittaa se satamaoperaattorille tarvittavat dokumentit. Tämän jälkeen satamaoperaattorit niin sanotusti pilkuttavat kontit eli antavat niille yksilöidyt numerosarjat, PIN-koodit, kontin luovutusta ja seurantaa varten. Tämä on laivan purkamisen ja konttien siirtojen lisäksi yksi satamaoperaattorin tärkeimmistä tehtävistä. Operaattorit toimittavat kontin pilkutusviitteen huolitsijalle, joka toimittaa sen edelleen kuljetusliikkeelle. Satamaoperaattorit pystyvät näin

varmistamaan, että oikea kontti päätyy oikealle kuljettajalle ja lisäksi kontin liikkeet tallentuvat järjestelmiin pilkutusviitteen avulla. (Melin 2011, 236; Tapaninen 2013, 93-96.)

Suomessa on yksitoista konttisatamaa, joista kolme suurinta ovat HaminaKotka, Helsinki ja Rauma. Näiden lisäksi konttiliikennettä on Hangon, Oulun, Porin, Tornion, Kemin, Kokkolan, Turun ja Raahen satamissa. HaminaKotka on Suomen kontti- ja yleissatamista suurin ja sen kautta kulkee noin puolet koko Suomen konttiliikenteestä. Toiseksi suurin on Helsingin satama Vuosaassa, jonka markkinaosuus on kasvanut noin kolmasosaan ja kolmanneksi suurin Rauman satama, joka on Suomen länsirannikon satamista suurin. Yhteensä näiden kolmen sataman osuus konttiliikenteestä on yli 85%. (Port of HaminaKotka; Port of HaminaKotka 2014; Rauman Satama a; Rauman Satama b; Vartia 2016a.) Kolmen suurimman sataman lisäksi merkittäviä ovat myös Perämeren satamat, joista konttiliikennettä on Kemin, Oulun, Røyttän eli Tornion ja Raahen satamissa (Perämeren Satamat).

Steveco, Finnsteve ja Euroports ovat Suomessa toimivista ahtaajista suurimmat. Steveco on näistä suurin ja se toimii sekä Helsingin että HaminaKotkan satamissa. Finnsteve taas on erikoistunut yksikköliikenteeseen Helsingin Vuosaassa ja Turun satamassa. Kolmanneksi suurimman konttisataman eli Rauman sataman ahtaajana toimii Euroports. Kaikki kolme suurta satamaoperaattoria tarjoavat konttilasteille täyttä palvelua eli tuonnissa muun muassa laivan purkua, kenttätiloja varastointiin, konttien toimituksia, dokumentointia ja muita terminaalitoimintoja. (Euroports 2017; Finnsteve 2017; Steveco a). Näiden lisäksi pienempiä konttisatamaoperaattoreita ovat muun muassa Herman Andersson Oulussa, Kemi Shipping Kemissä ja Outokumpu Shipping Torniossa (Satamaoperaattorit).

Maailman suurimmat konttisatamat ovat täysautomatisoituja eli tietokoneet ohjaavat niiden toimintaa täysin. Suomessa tällaisia satamia ei ainakaan vielä ole, mutta esimerkiksi Vuosaassa tietokoneet hoitavat jo kuljettajien ohjeistuksen ja koneet tekevät suuren osan työstä. (Tapaninen 2013, 97.) Helsingin Sanomien (8.9.2017) artikkelissa Pekka Torvinen kirjoittaa, että ihmisiä ei Vuosaaren satamassa enää juuri näe, sillä laiturilla saavat liikkua ainoastaan ahtaajat, jotka purkavat tai lastaavat laivaa. Konttien siirto tapahtuu noin kymmenen metrin korkuisilla konttinostureilla, lukeilla, joissa niiden kuljettajat saavat ohjeet konttien liikutteluun tietokoneelta. Samaan aikaan tiedot konttien sijainnista lähtevät eteenpäin niitä noutaville kuorma-autojen kuljettajille ja kuljetusketjussa siirrytään seuraavaan vaiheeseen. (Tapaninen 2013; 97.)

4.3 Huolintatoiminta

Kansainvälistä kauppaa käydessään yritykset tarvitsevat tänä päivänä yhä useammin asiantuntijan tukea muun muassa kuljetusten, määräysten, muodollisuuksien, tullien ja verojen kanssa. Kaikkiin näihin apua tarjoaa huolinnan ammattilainen eli huolitsija. (Suomen kuljetusopas.) Hyvin usein huolitsija toimii laivaajana lastinomistajan puolesta eli järjestää koko kuljetuksen omissa nimissään asiakkaansa lukuun. Asiakas voi myös antaa huolitsijan hoidettavaksi vain juuri ne tehtävät, joita ei itse pysty, halua tai ehdi hoitaa. Vain suurimmat yritykset ja tuotantolaitokset, joilta löytyy riittävästi omaa asiantuntemusta, ovat yleensä itse yhteydessä varustamoihin ja laativat suorat sopimukset niiden kanssa. Nekin saattavat kuitenkin käyttää apunaan joitakin huolintaliikkeiden palveluita kuten dokumentointia. Huolitsija hoitaa hyvin usein myös tullausprosessin tai ainakin avustaa asiakastaan siinä. (Melin 2011, 232-233; Tapaninen 2013, 94.)

Huolinta on käsitteenä ja toimialana monelle melko vieras ja jopa lainsäädännössä huonosti määritelty. Huolintapalveluita kuitenkin käyttää hyvin suuri osa yrityksistä, joilla on materiaalivirtoja, tuontia tai vientiä. (Melin 2011, 232; Ritvanen ym. 2011, 121.) FIATAN eli huolinta-alan maailman kattojärjestön ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry) mukaan ”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan tavarankuljetukseen, yhteislastaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja”. Huolitsijaa voidaan siis kutsua tavaraliikenteen kauppiaksi ja tänä päivänä se hoitaakin parhaimmillaan suuren osan asiakkaan logistisista toiminnoista. (Melin 2011, 232; Ritvanen ym. 2011, 121.)

Onnistuakseen sujuvasti tehtävässään, tulisi huolintaliikkeellä olla laajalti yhteistyökumppaneita ja kattava kansainvälinen edustajaverkko. Tunnetuimmat huolintaliikkeet ovatkin monikansallisia yrityksiä, joilla on toimintaa sadoissa, jopa tuhansissa toimipaikoissa. Suomessa toimii noin 350 huolintaliikettä, mutta tarkkaa määrää on vaikea selvittää huolinnan haastavan määrittelyn takia. Suurimpia huolintayrityksiä ovat DHL, Schenker, DSV, Kuehne + Nagel, Nurminen Logistics Services ja Varova. Näistä Kuehne + Nagel on merirahdissa markkinajohtaja sekä Suomessa että kansainvälisesti. (Contact Forum 2017; Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry b.)

Huolitsija on perinteisesti toiminut välittäjänä, mutta nykyään se toimii yhä useammin myös rahdinkuljettajana. Tämä tarkoittaa, että huolitsija vastaa kuljetuksen ajan tavarasta, jota se kuljettaa. (Ek ym. 2011, 183.) Mikäli tavara vahingoittuu, katoaa tai vähenee

huolitsijan toimiessa rahdinkuljettajana, joutuu huolitsija korvaamaan tilanteesta riippuen rahtikustannuksia, tullimaksuja ja muita kuljetuskustannuksia sekä jonkin summan kauppalaskun arvosta. Huolitsija ei kuitenkaan ole korvausvelvollinen, mikäli vahinko on lähettäjän tai toimeksiantajan virheestä johtuva eikä se missään tilanteessa joudu korvaamaan asiakkaalleen mahdollisesti aiheutuvaa myynnin heikkenemistä tai tappiota. (Melin 2011, 239.) Huolintatoimintaa ei pohjoismaissa säätele lainsäädäntö, mutta pohjoismainen Speditööriitto on laatinut yleiset määräykset eli sopimusehdot määrittelemään huolintatoiminnan osapuolten oikeudet ja velvollisuudet. Nämä PSYM-ehdoiksi nimetyt yleiset määräykset onkin hyvä ottaa osaksi huolintasopimusta, sillä ne sisältävät huolitsijan vastuusta myös sellaisia määräyksiä, joista ei Suomessa ole lainsäädäntöä. Näitä ovat esimerkiksi varastointi sekä asiakirjojen laadinta. (Ek ym. 2011, 186-187.)

Merituontihuolinta sisältää kaikki ne tuontiin liittyvät toimenpiteet, jotka asiakas on huolintasopimuksessa huolitsijalle nimennyt. Palvelu voi ulottua aina lähtömaan tavarantoimittajan ovelta tuontimaan asiakkaan ovelle saakka. Käytännössä huolitsija voi siis järjestää tavarantoimittajan noudon, lastauksen, kontille laivatilan eli bukkauksen varustamolta, tullauksen, pilkutuksen, mahdollisen kontin purun, varastoinnin, luovutuksen tai edelleen toimittamisen ja kaiken tarvittavan dokumentoinnin matkan ajalle. Huolitsijat tarjoavat niin täyskonttipalvelua kuin kappale-tavarakuuljetuksiakin, sekä järjestävät turvamääräysten mukaisia konttipunnituksia. Asiakas voi myös halutessaan ostaa tavaralleen kuljetusvakuutuksen huolintaliikkeen kautta, jolloin vakuutus sisältyy huolitsijan palveluihin ja se veloitetaan rahdin ja muiden huolintakulujen yhteydessä. Vaihtoehtoisesti asiakas voi antaa huolitsijan hoidettavaksi vain haluamansa osan toiminnoista. Kuitenkin kasvavana suuntauksena on asiakkaan toivomus laajemmasta logistisesta palvelusta, pelkkä aiempaan totuttu tullauskeskeinen toiminta ei siis enää riitä. (Ek ym. 2011, 84; Melin 2011, 232-233; Ritvanen ym. 2011, 121; Varova c.)

4.4 Jatkokuljetukset

Merikuljetukset vaativat aina lisäksi myös nouto- tai jakelukuljetuksen ja tällöin kyseessä on yhdistetty kuljetus. Suomessa tämä useamman kuljetusmuodon yhdistäminen tarkoittaa yleensä kuljetusta maanteitse satamasta eteenpäin. Jakelukuljetuksilla kuljetetaan yleensä kappaletavaraa ja muita terminaaliin purettuja lähetyskiä. Noutokuljetuksilla tarkoitetaan käytännössä intermodaalikuljetuksia, eli tavaraa siirretään samassa yksikössä eri kuljetusmuodoilla, esimerkiksi kontti siirretään satamasta ostajalle purkuun. (Tapaninen 2013, 43-48; Vahvaselkä 2009, 288.) Saman

kuljetusyksikön käyttö helpottaa lastin käsittelyä ja nopeuttaa kuljetusta, mitkä tuovat ajansäästöä. Tällöin myös vahinkojen määrä vähenee, kun lastia ei tarvitse purkaa ja ahtaa uudelleen eri kuljetusvälineeseen. Jatkokuljetuksen satamasta asiakkaalle järjestää yleensä huolitsija tai tavarantoimittaja itse. Kummassakin tapauksessa huolitsija laatii kuljetusyhtiölle asiakirjat, joilla kuljetusliikkeen auto saa kontin noudettua satamasta ja toimitettua vastaanottajalle sovittuna ajankohtana. (Melin 2011, 221, 236.)

Asiakkaan toiveesta, purkupaikasta ja konttityypistä riippuen kontti voidaan toimittaa erilaisilla alustoilla. Yleisimmin konttikuljetukset hoidetaan niin sanotulla tavallisella konttialustalla, jolloin kontti pidetään alustan päällä ja purku tapahtuu lastauslaiturilta. Toinen yleinen vaihtoehto on sideloader-alusta, jossa on perävaunuun sijoitetut nosturit kontin nostamiseksi maahan lastin purkamisen ajaksi. Lopuksi tyhjä kontti palautetaan sataman konttivarikolle, depot-yksikköön, jossa kontti tarkistetaan ja tarvittaessa siivotaan tai korjataan. (Koskinen-yhtiöt; Kuljetus R. Stenvall Oy; Steveco b.)

5 Tuontitullaus

Lähetysten saapuessa EU:n ulkopuolelta, kuten Kiinasta, puhutaan ulkokaupasta ja tällöin tavara on asetettava tullimenettelyyn, kun se saapuu EU-alueelle. Tullimenettelyyn asettamista ja tavaroiden kulkua valvotaan tarkasti Suomen Tullin toimesta ja tämän takia tuonti-ilmoitus on tehtävä huolella. Oikein tehdyllä tuontitullauksella varmistetaan, että Tulli saa kannettua tavarasta kaikki vaaditut tullit, verot ja maksut. Näihin maksuihin vaikuttavat tavarankäytön alkuperä, tullausarvo ja tullinimike sekä oikea tullimenettely ja koodit. Tuontitullauksen voi hoitaa tavaranhaltija tai hänen asiamiehensä ja se on tehtävä ennen tavarankäytön aloitusta tai myyntiä. Tulliselvityksen voi kuitenkin tehdä vasta, kun kuljetusliike on esittänyt tavarankäytön Tullille eli ilmoittanut tavaratunnusnumeron Tullin ARES-järjestelmään. Merikuljetusten osalta tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että alus on myös saapunut satamaan ja siitä on tehty tarvittavat viranomaisilmoitukset. Tuonti-ilmoituksen voi antaa joko sanomailmoituksella, Tullin tuonti-ilmoituspalvelussa tai SAD-lomakkeella. Käytettävään tapaan vaikuttaa muun muassa se, millä tavalla Tullin asiakkuus yrityksellä on ja onko sillä esimerkiksi Tullin lupa sanomailmoittamiseen. (Ritvanen ym. 2011, 130-131; Tulli 2017b; Tulli 2017c.)

Tulli tarjoaa erilaisia asiakkuuksia erilaisille yrityksille. Tullin asiakkuusvaihtoehdot ovat perusasiakas, avainasiakas, AEO-asiakas ja Tulli+ -asiakas. Vaihtoehdoista sopivimman yritys voi valita sen perusteella, kuinka paljon se asioi Tullin kanssa ja millä tavalla palveluita se käyttää. Satunnaisesti asioivalle yritykselle riittää ja soveltuu usein parhaiten perusasiakkuus, jolloin käyttöönsä saa maksuttomat nettipohjaiset asiointipalvelut tullin ilmoitusten antamiseen sekä Tullin maksuttoman puhelinneuvontapalvelun. Yritykselle, jonka Tullissa asiointi on säännöllistä ja palvelun tarve suurempi, suositellaan avainasiakkuutta. Avainasiakkaana yritys voi hakea Tullin yleisvakuutta, jota vastaan se voi saada omaa tulliluottoa. Perusasiakkaan palveluiden lisäksi avainasiakkaalle on tarjolla muun muassa yksinkertaistettuja lupapalveluita sekä yritysneuvontaa muutostilanteissa. AEO- ja Tulli+ -asiakkuudet on tarkoitettu tiiviisti Tullin kanssa asioiville yrityksille. AEO-asiakkaat noudattavat Tullin omavalvontaa ja ovat osallisena AEO -hankkeessa edistämässä toimitusketjujen turvallisuutta. Tulli+ -asiakas on AEO-asiakas, mutta aiempien lisäksi se on todistanut noudattavansa laajempaa Tullin omavalvontaa ja olevansa halukas syvempään yhteistyöhön. AEO- ja Tulli+ -asiakkaita ovat pääasiassa huolintaliikkeet, sekä suuret tuonti- ja vientiyritykset. (Tulli 2017k; Tulli 2017m.)

5.1 Tulliselvitysmuodot

Yleisimmin tavara tuodaan ja luovutetaan vapaaseen liikkeeseen eli sovelletaan kauppapoliittisia toimenpiteitä. Tällöin asiakas saa tullilaskun maksettavakseen ja tavaroiden hallinnan itselleen luovutuspäätöksellä. Luovutuksessa vapaaseen liikkeeseen tavarat tullataan EU-alueelle eli niistä kannetaan tullit ja arvonlisävero ja ne saavat unionitavaran aseman. Tullimenettelynä voi olla myös väliaikainen maahantuonti, sisäinen jalostus, tuonti ulkoisesta jalostuksesta tai tietty käyttötarkoitus. Väliaikaisessa maahantuonnissa tavarat tuodaan määrääjäksi ilman tulleja ja veroja, mutta ne täytyy jälleenviedä samassa kunnossa määrääjän päätyttyä. Sisäisessä jalostuksessa tavarat tuodaan EU-alueelle tulleitta ja veroitta esimerkiksi valmistettavaksi tai kunnostettaviksi. Käsittelyn jälkeen menettely voidaan joko päättää luovuttamalla tavarat vapaaseen liikkeeseen tai tavarat voidaan jälleenviedä. Ulkoisessa jalostuksessa tavarat taas viedään EU:n ulkopuolelle käsiteltäviksi ja tuodaan käsiteltyinä takaisin. Tietty käyttötarkoitus on nimensä mukaisesti menettely, jossa tavara tuodaan edullisella tullikohtelulla käytettäväksi johonkin tiettyyn ja erikoisempaan tarkoitukseen, esimerkiksi siviili-ilma-aluksiin. Sisäinen jalostus, ulkoinen jalostus ja tietty käyttötarkoitus ovat kaikki luvan vaativia menettelyitä ja menettelyiden ajan tavarat ovat tullivalvonnassa.

Varsinaisten tullimenettelyiden lisäksi tavarat voidaan myös passittaa tai asettaa varastointimenettelyyn. Mikäli tavara siirretään ja puretaan väliaikaiseen tullivarastoon, ei sitä tarvitse tullata heti sen saapuessa. (Tulli 2017d.) Passituksessa taas tavara siirretään vakuutta vastaan tullivalvonnassa eli passitusmenettelyssä lähtötullista määrätulliin. Tavara tulliselvitetään tai siirretään seuraavaan tullimenettelyyn vasta määrätullissa ja tämän jälkeen passitus päätetään. (Melin 2011, 257-265.)

5.2 Tullauksen asiakirjat

Tuontitullausta varten vaaditaan aina kauppalasku, josta käy ilmi tavarahan hinta ja toimitusehto. Kauppalaskulla oleva tavarahan hinta ja muut kustannukset kuten rahtikulut muodostavat yhdessä tullausarvon, joka on ilmoitettava tullauksella. Mikäli kauppalaskulta ei käy ilmi tavarahan määrää ja painoa, vaatii Tulli myös pakkauslistan tilastollista seurantaa ja määrän varmistamista varten. Jos tavaralle on laadittu alkuperäselvitys, kuten GSP-todistus, EUR.1 tavaratodistus tai yleinen alkuperätodistus, myös se täytyy ilmoittaa tullauksella. Joistain maista alkuperätodistus saattaa olla jopa edellytyksenä maahantuonnille. Lisäksi GSP-todistuksella saa tullietuuskohtelun kehitysmaista ja EUR.1 tavaratodistuksella muista kuin kehitysmaista, mikäli kyseinen maa on oikeutettu etuuskohteluun. Kiina oli yksi GSP -edunsaajamaista vuoteen 2015 saakka, mutta maan

nopean ja suuren kehityksen vuoksi vuoden 2015 GSP-uudistuksen myötä sen ei enää katsottu olevan kehitysmaa. Kiinan tuonnissa alkuperätodistuksen ilmoittamalla ei siis saa alennettuja tulleja, vaan maksettavat tullit määräytyvät tullinimikkeen ja mahdollisen etuustullisopimuksen perusteella. (Tulli 2015; Tulli 2017e; Tulli 2017f; Tulli 2017g.)

Kauppalaskun, pakkauslistan ja alkuperätodistuksen lisäksi joidenkin tavaroiden tullausta varten tarvitaan muitakin dokumentteja. Tulli valvoo ja rajoittaa elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden sekä rauta- ja terästuotteiden tuontia turvallisuussyistä. Elintarvikkeista ja kulutustavaroista Tulli saattaa vaatia ennakkoilmoituksen ja tarvittaessa se ottaa tuotteista myös näytteet. Monille EU:n ulkopuolelta tuleville rauta- ja terästavaroille taas vaaditaan ennakkotarkkailuasiakirja, mikäli tavarain paino ylittää tavarasta riippuen 2500kg tai 5000kg. (Tulli 2017h.)

ATA Carnet on dokumentti, joka mahdollistaa väliaikaisen viennin EU:n ulkopuolelle tai tuonnin EU:n ulkopuolelta. Se toimii kuljetusasiakirjana ATA Carnet -sopimukseen liittyneiden maiden välillä silloin, kun tavarain tiedetään palautuvan takaisin vientimaahan. ATA Carnet -tulliasiakirjalla voidaan kuljettaa muun muassa näyttelytavaroita, mainosmateriaaleja ja ammatinharjoittamisvälineitä. Dokumentti helpottaa tiettyjen tavararyhmien väliaikaista vientiä ja takaisin maahan tuontia, sillä vientiasiakirjoja ei tarvita ja tullimuodollisuudet yksinkertaistuvat. (Melin 2011, 101.)

5.3 Tullitariffit

Tullitariffi, toiselta nimeltään tavarakoodi tai tullinimike, on tuonnissa 10 numeron sarja, joka määrää kannettavan tullin sekä mahdolliset rajoitukset. Sekä tuonti- että vienti-ilmoituksissa on ilmoitettava kaikille tavaroille omat tullinimikkeensä. Varsinaisen 10 numeroisen koodin lisäksi nimikkeeseen saattaa liittyä lisäkoodeja, joilla merkitään esimerkiksi polkumyöntitulleja tai muita EU:n erityissääntöjä. (Tulli 2017i.)

Tavaranimikkeet on jaettu 21 jaksoon, joissa jokaisessa on ryhmiä ja ryhmien alla varsinaisia tullinimikkeitä. Oikeaa nimikettä voi hakea sähköisestä käyttötariffista, CN-nimikkeistöstä tai TARIC-kyselyohjelmasta. Tullin internetsivuilla julkaistu Euroopan yhteisön CN-nimikkeistö sisältää nimikkeiden huomautustekstit ja tulkintasäännöt, jotka helpottavat oikean tullinimikkeen löytämistä. Euroopan komission TARIC-ohjelmasta taas löytyvät EU:n ulkopuolisen tuonnin tullit. Molemmat ominaisuudet ovat yritykselle tärkeitä, sillä parhaimmillaan oikea nimike vaikuttaa myös tuotteiden hinnoitteluun.

EU:n ulkopuolelta tuotavan tavarat tuonti-ilmoituksissa käytetään kuitenkin TARIC-nimikkeistöä. (Tulli 2017i.)

TARIC-tieto [näytä]

Viitepäivämäärä on 16-09-2017

Viimeisin päivitys: 25-09-2017

Maantieteellinen alue: Kiina - CN

tavarakoodi: 6601910000

Toimenpidetyyppi:

järjestysnumerosa:

Measure publication start date must be after: 26-09-2017

Measure publication start date must be before: 26-09-2017

Legal base:

XII JAKSO JALKINEET, PÄÄHINEET, SATEENVARJOT JA PÄIVÄNVARJOT, KÄVELYKEPIT, ISTUINKEPIT, RUOSKAT, RATSUPIISKAT JA NIIDEN OSAT; VALMISTETUT HÖYHENET JA NIISTÄ VALMISTETUT TAVARAT; TEKOKUKAT; HIUKSISTA VALMISTETUT TAVARAT

66 RYHMÄ SATEENVARJOT, PÄIVÄNVARJOT, KÄVELYKEPIT, ISTUINKEPIT, RUOSKAT, RATSUPIISKAT SEKÄ NIIDEN OSAT

6601 Sateenvarjot ja päivänvarjot (myös kävelykeppisateenvarjot, puutarhavarjot ja niiden kaltaiset päivänvarjot) : ^(TN701)

6601 10 - puutarhavarjot ja niiden kaltaiset päivänvarjot

- muut :

6601 91 ▼ - - joissa on teleskooppivarsi

[ERGA OMNES \(ERGA OMNES\)](#)

→ Kolmansien maiden tulli (01-01-1999 -) : **4.70 %**

[R2261/98](#)

→ Lisäpaljousyksikkö (01-07-2008 -) : **p/st**

[R2658/87](#)

[Ylös](#)

Kuva 2. Teleskooppivartisen sateenvarjon tullinimike (Euroopan Komissio 2017b)

Esimerkkinä teleskooppivartisen sateenvarjon tullinimikkeen ja tulliprosentin haku TARIC-kyselyohjelmalla. Sateenvarjot kuuluvat muun muassa jalkineiden, päähineiden ja päivänvarjojen ohella jaksoon XII, jonka alla ne luokitellaan ryhmään 66 eli sateenvarjot, päivänvarjot, kävelykepit, istuinkepit, ruoskat, ratsupiiskat sekä niiden osat. Ensimmäiset kaksi tavaranimikkeen numeroa muodostuvat siis ryhmästä ja kaksi seuraavaan siitä, että kyseessä on sateenvarjo tai päivänvarjo. Tämän jälkeen rajataan pois puutarhavarjot ja päivänvarjot, joten jäljelle jäävät muut eli myös sateenvarjot. Viimeiset numerot määrää teleskooppivarsi, joten nimikkeeksi muodostuu 6601 91 0000 ja tulliprosentiksi 4,70 %. (Euroopan Komissio 2017b.)

5.4 Tullit ja verot

EU:n ulkopuolelta tuotavasta tavarasta kannettavat verot ovat tulli ja arvonlisävero. Kannettavan tullen määrä perustuu käytettyyn tullinimikkeeseen, tavarat alkuperään ja tullausarvoon. Tullausarvoon sisältyvät tavarat hinnan lisäksi myös kuljetuskustannukset EU-alueelle. Yleensä tullit ovat arvotulleja eli ne lasketaan tulliprosentin mukaan

tullausarvosta, mutta määräävänä tekijänä voi olla myös paljous eli paino tai kappalemäärä. Kiinasta tuotaviin tavaroihin voi määräytyä polkumyynti- tai tasoitustulleja, mikäli tavaroiden halvalla tuonnin katsotaan haittaavan EU-maiden omaa tuotantoa. Myös etuustulli on Kiinasta mahdollinen tuotteesta riippuen, sillä Kiina on yksi EU:n tullietuussopimusmaista., sillä EU:lla on lähes 40 tullietuussopimusta ja vain pieni osa maailman maista jää näiden sopimusten ulkopuolelle. (Tulli 2017j.)

Tullilasku eli mahdolliset tullit ja arvonlisävero maksetaan Tullille tullauspäätöksellä. Yrityksillä on usein kuitenkin maksunlykkäyslupa eli ne saavat Tullilta maksuaikaa. Tällöin maksu tapahtuu jaksoerittelyllä, johon on koottu kuukauden aikana kertyneet tullit ja verot. Yritys saa laskuille noin viisi viikkoa maksuaikaa ja mahdollisuuden maksaa samaan aikaan erääntyvät laskut kerralla. (Tulli 2017j.) Mikäli yritys käyttää huolitsijaa suorana edustajana, maksaa huolintaliike maksut Tullille ja laskuttaa ne sitten yritykseltä. Tällöin yritys ei tarvitse omaa tullivakuutta eikä se maksa maksuja tullauspäätöksellä. (Tulli 2017k.)

Vuoden 2018 alusta lähtien tuonnin arvonlisäverotus siirtyy Tullilta Verohallinnolle. Käytännössä muutos tarkoittaa sitä, että tullauspäätöksellä ei enää kanneta tai ilmoiteta arvonlisäveroa eikä tullauksella ilmoiteta enää ainoastaan arvonlisäveroon vaikuttavia seikkoja. Arvonlisäverovelvollisten yritysten rekisteriin merkittyjen maahantuojien täytyy jatkossa siis ilmoittaa tiedot Verohallinnolle arvonlisäveroilmoituksella itse. Suoritettavat verot ja vähennykset yritys kohdistaa samalle kuukaudelle, joten sen ei välttämättä tarvitse jatkossa maksaa tuonnin osalta veroja lainkaan, mikäli kaikki tavarat menevät vähennyskelpoiseen tarkoitukseen. Muutos tulee vähentämään merkittävästi myös yrityksen oman tai huolitsijan tullivakuuden käytön tarvetta. (Tulli 2017l; DSV 2017b.)

6 Oppaan laatiminen

Opinnäytetyö toteutettiin toiminnallisena työnä eli produktina ja työn tuotoksena syntyi kuljetusopas merituontiin Kiinasta. Työn tietoperustaan koottiin mahdollisimman laajalti luotettavia lähteitä, joiden perusteella tehtiin produkti. Opinnäytetyön produktiosuus on siis kirjoituspöytä tutkimus, eli valmiina olevasta lähdemateriaalista koottu opas. Laadittu opas sisältää konttituonnin keskeiset tekijät aloittavan tai PK-sektorin tuontiyrityksen tarpeita ajatellen.

Ajatus merikuljetusoppaasta heräsi opinnäytetyön tekijän huomatessa työelämässä, että oppaalle olisi tuontiyritysten keskuudessa kysyntää. Useissa pienissä yrityksissä työntekijät hoitavat kuljetuksiin liittyviä asioita oman toimensa ohella, jolloin tietous kuljetuspuolesta voi olla vähäisempää. Tästä syystä tavoitteena oli laatia tiivis ja selkeä opas, josta lukija saa merikuljetusten ja erityisesti konttituonnin perusasiat selville nopeasti ja vaivattomasti.

6.1 Suunnittelu ja aikataulu

Produktin pääpiirteittäinen suunnittelu ja sopivan muodon hakeminen alkoivat jo aiheen varmistuessa ja tietoperustaa laadittaessa. Tietoperustan kirjoittamisvaiheen edetessä produktia varten poimittiin keskeisimpiä tekijöitä erityisesti tuontiyrityksen näkökulmasta. Tässä vaiheessa ei ollut vielä varmuutta siitä, missä muodossa lopullinen opas tehdään ja mitkä kaikki asiat siihen sisällytetään. Jo suunnitteluvaiheessa oli kuitenkin tiedossa, että oppaasta on tultava riittävän lyhyt ja selkeä, jotta kohderyhmä eli yritysten työntekijät ehtivät kiireen keskellä edes silmäillä sen läpi.

Suunnitteluvaiheessa pohdittiin, kannattaako opas laatia Word-dokumenttina vai Powerpoint-dioina. Lukuisten, eri aiheista tehtyjen oppaiden selaamisen jälkeen muodoksi vahvistui Word-dokumentti, sillä Powerpointin dioihin olisi ollut vaikea mahduttaa aihekokonaisuuksia riittävän ilmapasti. Kun työn muoto oli tiedossa ja tietoperusta oli lähes valmis, alkoi varsinainen oppaan työstäminen. Luontevinta oli, että tiedot kerättiin ensin teoriaosuuteen, jotta aihe hallittiin riittävän hyvin oppaan tekemistä varten. Produktiosuus muodostui melko nopeasti, eikä vaatinut niin runsaasti aikaa kuin sille varattiin. Opas valmistui lopulliseen muotoonsa noin neljässä päivässä, mutta suunnittelua ja oppaan pohdintaa oli tehty läpi kirjoitusprosessin. Suuren osan ajasta veivät tekstien ja otsikoiden muotoilu sekä visuaalisen ilmeen hiominen.

6.2 Oppaan kuvaus

Opas tehtiin Word-dokumenttina. Siihen poimittiin olennaisimmat kohdat ja termit tietoperustaan kerätyistä aiheista ja tekijänoikeusvapaita kuvia haettiin internetin ilmaisista kuvapalveluista. Oppaan aloittaa kansilehti, jossa kerrotaan oppaan, työn tekijän ja ammattikorkeakoulun nimet sekä suuntautumisohjelma. Työn pääotsikoksi muotoutui ”Merituonti Kiinasta” ja alaotsikoksi ”Kuljetusopas”. Kansilehdelle liitettiin kuva kohti tulevasta konttialuksesta, sillä se tuo työlle visuaalisuutta ja kuvaa aihetta osuvasti. Kansilehteä seuraa sisällysluettelo, josta näkyvät oppaan otsikot ja sivunumerot. Sisällys muodostuu kymmenestä aiheotsikosta, jotka ovat jokainen omalla sivullaan, sekä tarpeellisesta sanastosta, hyödyllisistä linkeistä ja lähteistä. Yhteensä oppaassa on 17 sivua mukaan lukien kansilehti, sisällysluettelo ja lähteet.

Oppaan alussa käsitellään lyhyesti kiinalaista kaupankäyntitapaa sekä Kiinaa markkinana ja maantieteellisenä alueena. Ensin kerrotaan kiinalaisten arvostamasta syvästä yhteistyösuhteesta ja perusteellisesta tutustumisesta kauppaa tehtäessä. Tämän jälkeen kehoitetaan kiinnittämään huomiota Kiinan pitkiin etäisyyksiin ja kuvataan Kiinan suurimpien konttisatamien sijainnit kartalla. Kartalta nähdään, että suurimmat konttisatamat ovat sijoittuneet Kiinan itä- ja eteläosiin. Toinen sivu koostuu toimituslausekkeista ja kuljetusvakuutuksista. Toimituslausekkeista esille on nostettu Incoterms 2010, jota suositellaan käytettäväksi kansainvälisissä kuljetuksissa. Tällä sivulla alkavat myös läpi oppaan jatkuvat huomiomerkit. Sivulla esitellään Incoterms 2010 - toimituslausekkeet ja nuolella muistutetaan, että toimitusehto määrää toimitusvelvollisuuksien, kustannusten ja riskien jakautumisesta. Kuljetusvakuutuksen tärkeyttä korostetaan taloudellisten riskien vähentäjänä ja etenkin silloin kun tavarat ovat erityisen arvokkaita. Vakuutuksista kerrotaan myös, että ne voidaan valita joko kertaluontoisina tai jatkuvina, suoraan vakuutusyhtiöltä tai esimerkiksi huolintaliikkeen kautta.

Kolmas sivu on otsikoltaan ”Mikä valita maksutavaksi?” ja otsikon mukaisesti sivulla käydään läpi eri maksutapavaihtoehdot ja kuvaillaan ne lyhyesti. Suomen ja Kiinan pitkän välimatkan takia maksutavoista suositellaan käytettäväksi remburssia tai tuontiperittävää. Remburssi esitellään turvallisimpana vaihtoehtona ja nuolella kehoitetaan huomioimaan remburssin merkitys, etenkin jos tavarantoimittaja on tuntematon. Toinen huomiomerkki muistuttaa, että remburssi vaatii konossementin käyttöä kuljetusasiakirjana. Tuontiperittävä kuvataan sujuvaksi ja turvalliseksi maksutavaksi, kunhan ennen maksua muistaa varmistaa, että tavarat on laivattu. Kolmanneksi maksutapavaihtoehtoksi

kerrotaan suora maksu, joka on myyjälle riskialtis, mutta luottamuksellisessa kauppasuhteessa toimiva maksutapa. Ennakkomaksuun suostuttaessa muistutetaan pankkien tarjoamista suojautumiskeinoista riskejä vastaan.

Oppaan neljännellä sivulla siirrytään kuljetusvaiheeseen ja käsitellään merikuljetuksen hyvät ja huonot puolet. Hyvinä puolina mainitaan edullinen hinta, saman yksikön käytettävyyys koko kuljetusketjun ajan sekä suurikokoisten tuotteiden ja isojen tuotemäärien kannattava kuljetus Kiinasta. Heikkouksina kerrotaan olevan erityisesti pitkät kuljetusajat, Kiinan kuljetukset pysäyttävät juhlapyhät, luonnonilmiöt, tietotekniset ongelmat sekä onnettomuudet kuten yhteishaverit, joiden kustannuksiin koko lasti joutuu osallistumaan. Haasteina mainitaan lisäksi myös vaarallisten aineiden kuljetukset sekä ruuhkat ja lakot. Oppaan viides sivu sisältää perustiedot konteista ja erilaisista konttityypeistä, rahdin määräytymisestä kappaletaavarana ja täydessä kontissa sekä tiedot erilaisista lisämaksuista. Konttien mitat, lastausmäärät ja maksimipainot on esitetty taulukossa ja huomiomerkillä on muistutettu niiden vaihtelevan jonkin verran. Kuudes sivu ”Asiakirjat hallussa?” esittelee kuljetusasiakirjat ja tullausasiakirjat. Kuljetusasiakirjoista on kerrottu, että konossementti on juridinen asiakirja, joka oikeuttaa tavarahan hallintaan, jos se on varustettu siirtomerkinnöin tai toimitettu kolmena alkuperäiskappaleena. Merirahtikirja taas ei ole juridinen asiakirja, mutta toimii todisteena ja kuittina. Tullausasiakirjoista on painotettu kauppalaskua, pakkauslistaa ja mahdollista alkuperätodistusta.

Seuraava osio koostuu konttikuljetusprosessin keskeisimmistä toimijoista, huolitsijoista, varustamoista ja satamatoimijoista. Huolintasivulla esitellään huolintaliikkeen tehtävät, vastuut ja velvollisuudet sekä suurimmat huolitsijat Suomessa. Erityisesti huomioitavana seikkana on nostettu esiin rohkeasti avun kysyminen, sillä huolitsijan yksi tärkeistä tehtävistä on neuvoa ja auttaa. Muita tärkeitä tehtäviä ovat muun muassa kuljetusten järjestäminen, dokumentointi, tuontitullaus tai siinä avustaminen ja jatkokuljetus. Varustamot, satamat ja satamaoperaattorit on käsitelty sivulla kahdeksan, otsikon ”Muita keskeisiä toimijoita” alla. Varustamon kerrotaan olevan yritys, joka myy omistamistaan tai vuokraamistaan aluksista rahtitilaa ja tarjoaa siten merikuljetuksia. Osiossa mainitaan suurimmat varustamot ja niiden muodostamat allianssit. Satamista kerrotaan Suomen kolme suurinta konttisatamaa ja satamien toimijoista mainitaan operaattorit eli ahtaajat ja niiden tärkeimmät tehtävät.

Viimeiset kaksi aihesivua käsittävät oppaan kolmannen vaiheen eli merikuljetuksen jälkeiset asiat. Tulli esitellään tuonnin valtiaana, jonka on valvottava EU:n ulkopuolelta saapuvia lähetyksiä ja kerättävä niistä tullit ja muut maksut tuontitulliselvityksen avulla.

Huomiomerkillä mainitaan, että tulli-ilmoitus voidaan antaa vasta laivan saavuttua satamaan. Tulliselvitysmuodoista kerrotaan yleisimmin käytetty eli luovutus vapaaseen liikkeeseen. Huomioitavaa on, että vuoden 2018 alusta alkaen tullauspäätöksellä kannetaan enää tullit, sillä arvonnäisävero siirtyy Verohallinnon hoidettavaksi. Tullista kertovassa osiossa avataan lyhyesti myös tullinimike ja sen hakeminen eri paikoista sekä Tullin asiakkuusvaihtoehdot. Viimeisenä aiheena käsitellään jatkokuljetukset, jotka ovat yleisimmin intermodaalikuljetuksia eli kuljetuksia samassa yksikössä asiakkaalle asti. Konttien kuljetusalustoista yleisimpinä mainitaan normaali konttialusta ja sideloader-alusta ja konttien päätepysäkin kerrotaan olevan depot-yksikkö eli konttivarikko.

Oppaan sivuilla käydään läpi lukuisia merikuljetuksiin liittyviä termejä, jotka on kerätty oppaan loppupuolelle sanastoksi. Lopuksi on vielä lueteltu tuontiin ja merikuljetuksiin liittyviä linkkejä, joista tuontiyrietykset voivat hakea tarvittaessa aiheista lisätietoa. Oppaan päättää listaus käytetyistä lähteistä.

6.3 Lopputuloksen esittely

Laadittu opas on muotoilultaan ja visuaaliselta ilmeeltään yksinkertaisen selkeä. Värimaailma on meriaiheen mukaisesti sininen ja tekstin elävöittämiseksi on käytetty kuvia ja luettelointia. Sisällöltään opas kattaa tiivistetysti merikuljetuksen keskeisimmät tekijät aloittavaa tuontiyrietyä ajatellen.

Merikuljetusopas koostuu kymmenestä varsinaisesta aihesivusta sekä sanastosta ja hyödyllisistä linkeistä. Läpi oppaan käytetään huomiomerkkeinä nuolia, joilla muistutetaan lukijaa erilaisista tärkeistä asioista. Huomiomerkkien sisällöt ovat käskymuodossa, jotta ne nousevat esiin muusta tekstistä ja kiinnittävät lukijan huomion. Lisäksi oppaan tärkeimmät sanat on merkitty sinisellä korostusvärillä ja hieman suuremmalla fontilla, jotta ne on helppo poimia tekstistä. Myös eri taseisia luetteloita on käytetty parantamaan luettavuutta ja selkeyttämään sisältöä. Eteneminen oppaassa tapahtuu pääsääntöisesti tapahtuma- ja aikajärjestyksessä Kiinasta Suomeen, mutta osa aiheista olisi mahdollista sijoittaa useampaankin kohtaan. Oppaan voidaan kuitenkin ajatella jakautuvat kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa käsitellään ennen kuljetusta huomioitavia, mutta kuljetukseen vaikuttavia asioita. Tämän jälkeen siirrytään merikuljetusvaiheeseen ja käydään läpi konttikuljetuksen keskeisiä tekijöitä. Kolmantena vaiheena on tavaroiden saapuminen määräsatamaan ja jatkokuljetukset eli kuljetuksiin liittyvät tapahtumat merikuljetuksen jälkeen.

Produktia laadittaessa suurimmaksi haasteeksi muodostui oppaan tiivistäminen sopivan lyhyeksi, mutta kuitenkin kaikki tärkeimmät asiat kattavaksi. Toinen haaste liittyi lähdekirjallisuuden saatavuuteen, sillä logistiikasta ja etenkin merikuljetuksista on niukasti ajantasaista painettua kirjallisuutta. Lähteinä jouduttiin käyttämään suurelta osin internet-sivustoja, artikkeleita ja uutisia, jotta nopeasti muuttuvista aiheista saatiin tarpeeksi tuoretta tietoa. Luotettavuudessa onnistuttiin niin hyvin, kuin saatavilla olevilla lähteillä oli mahdollista. Internet-lähteitä verrattiin toisiinsa ja pyrittiin näin tarkistamaan tiedon oikeellisuutta. Kirjalähteitä lisäämällä olisi oppaasta kuitenkin voinut saada vieläkin luotettavamman.

Haasteista huolimatta oppaasta saatiin toimiva kokonaisuus, joka täyttää produktille asetetut tavoitteet. Merikuljetuksen perusasiat saa selville nopeasti ja vaivattomasti, eikä opas ole liian pitkä tai raskaslukuinen. Oppaan käytettävyyttä voi kuitenkin heikentää se, ettei sitä ole rajattu tarkasti tietylle tavararyhmälle tai toimialalle. Taustalla ei myöskään ole toimeksiannon mahdollisesti tuomaa lisäarvoa. Tästä syystä tieto jää melko yleiselle tasolle ja voi kokeneemmalle tuojalle olla osin itsestään selvää. Kuitenkin esimerkiksi sanastosta voi olla hyötyä, sillä monet käytetyt termit ovat lyhenteitä ja lempinimiä englanninkielisistä sanoista. Kaiken kaikkiaan produktin suunnittelussa, aikataulutuksessa, sisällössä ja ulkoasussa onnistuttiin tavoitteiden mukaisesti. Opas on myös täydennettävissä niiltä osin, jotka on rajattu tämän työn ulkopuolelle. Oman oppaansa voisi tehdä esimerkiksi Kiinan kulttuurista, tuontiprosessin alkuvaiheista tai kuljetusten jälkeisestä vaiheesta.

7 Pohdinta

Merikuljetus Kiinasta oli opinnäytetyön aiheena mielenkiintoinen, mutta monessa mielessä myös haastava. Aiheesta kirjoitettiin ensin kattava, rajausten sisällä pysyvä tietoperusta, johon kerättiin mahdollisimman laajalti lähteitä. Tietoperustan laatimisen jälkeen koottiin keskeisimmistä asioista opas. Opinnäytetyö tehtiin siis produktiiviseksi eli toiminnallisena työnä.

7.1 Opinnäytetyöprosessin arviointi

Opinnäytetyönä laadittiin raportti koskien merikuljetusta Kiinasta sekä opas merikuljetusten keskeisimmistä tekijöistä aloittavalle tuontiyritykselle. Työn tavoite muodostui melko yksiselitteiseksi, kun rajaukset saatiin kohdalleen. Vaikka aihe rajattiin käsittelemään konttituontia meriteitse Kiinasta, oli työssä avattava lukijoille myös kokonaiskuvaa niin tuontiprosessista kuin merikuljetuksista.

Työn rajaaminen oli opinnäytetyöprosessin yksi haasteellisimmista asioista. Tuontiprosessista täytyi rajata riittävästi vaiheita pois, jotta työ pysyi järkevänä kokonaisuutena. Toisaalta liian tiukalla rajauksella työstä olisi tullut niin suppea, ettei se olisi palvellut enää käyttötarkoitustaan. Lisäksi rajaukset niistä asioista, joita työssä ei käsitellä, täytyi perustella huolella. Näistä syistä aihe rajattiin tarkasti kuljetusten kannalta keskeisiin tekijöihin. Mikäli produktina olisi tehty opas koko maahantuontiprosessista, olisi työn määrä ylittänyt käytettävissä olleet resurssit ja siitä syystä osa tärkeistä asioista olisi todennäköisesti jäänyt käsittelemättä. Toisena haasteena nousi esiin lähdemateriaalien saatavuus. Merikuljetuksista ei juurikaan ole saatavilla suomenkielistä kirjallisuutta, etenkin tuoretta sellaista. Englanninkielisten kirjallisten lähteiden käyttäminen taas oli joiltain osin mahdotonta, sillä aiheena oli erityisesti tuonti Kiinasta Suomeen. Tämän takia sekä tietoperustan että oppaan lähteinä käytettiin pääasiassa muutamia hyviä ja ajan tasalla olevia kirjallisia lähteitä sekä mahdollisimman luotettavia internetsivustoja ja artikkeleita. Lisäksi pyrittiin seuraamaan ajankohtaisia uutisia aiheeseen liittyen.

Varsinainen opinnäytetyöprosessi käynnistyi toukokuussa. Aihetta olin alkanut miettiä jo joulukuussa 2016 ja lopullinen aihe vahvistui alkuvuodesta 2017. Osin vakituisesta työpaikasta johtuen kirjoittaminen alkoi vasta kesäkuun puolessa välissä. Tähän mennessä olin kuitenkin kerännyt jo merkittävän osan työn lähdemateriaalista. Opinnäytetyön tietoperustasta suurimman osan kirjoitin kolmen kesälomaviikkoni aikana, mutta paljon tekemistä jäi vielä syksyille. Syksyn aikana kirjoitin raportin loppuun töiden

ohella ja lopuksi kokosin oppaan. Alun aikataulutushaasteiden ja työkiireiden takia opinnäytetyön valmistuminen siirtyi muutamaa otteeseen. Lopulta pääsin kuitenkin hyvään kirjoitusrytmiin ja työ valmistui tämän jälkeen kohtalaisen nopeasti. Opinnäytetyöprosessissa olisi ollut oman työskentelyni osalta parannettavaa. Jätin monien asioiden tekemisen viimeiseen mahdolliseen hetkeen, mikä aiheutti myös viivästyksiä aikatauluun. Paremmin suunniteltu aikataulu ja järjestelmällisempi työskentely olisivat tehneet prosessista huomattavasti helpomman. Aihevalintaan olen kuitenkin tyytyväinen, sillä työn kirjoittaminen oli kiireestä huolimatta mielenkiintoista ja antoisaa. Suuri osa asioista oli jo entuudestaan tuttuja opintojen ja työn puolesta, mutta mukaan mahtui paljon myös uutta ja etenkin tarkempaa tietoa aiheesta. Opinnäytetyöprosessi osoittautui ennen kaikkea opettavaksi kokemukseksi.

7.2 Tulokset ja kehitysehdotukset

Opinnäytetyön tuloksena syntyneet raportti ja merikuljetusopas onnistuivat pitkälti tavoitteiden mukaisesti. Tietoperustalle ja oppaalle asetetut rajaukset osoittautuivat sopiviksi ja toteutus pysyi niiden sisällä. Selkeiden rajausten ansioista työn molemmat osat jäivät riittävän ytimekkäiksi ja tulokset olivat suurin piirtein sellaiset, kuin suunnitteluvaiheessa ajateltiinkin. Koska työ tehtiin ilman toimeksiantoa, on se julkinen eikä sisällä salassa pidettäviä tietoja.

Raportti onnistui kokonaisuudessaan mielestäni hyvin. Pyrin esittämään asiat loogisessa järjestyksessä, pitämään rakenteen selkeänä ja tekstin mahdollisimman sujuvana. Otsikoinnin halusin kuvaavan sisältöä mahdollisimman tarkasti. Mielestäni myös onnistuin näissä asioissa melko hyvin. Osan raportin aiheista olisin voinut käsitellä tarkemminkin, jolloin tietoperustasta olisi tullut vähän laajempi ja joiltain osin yksityiskohtaisempi. Kokonaisuuden kannalta tarkempi käsittely ei kuitenkaan ollut mielestäni välttämätöntä.

Oppaasta sain mielestäni rakennettua toimivan ja ytimekkään kuvauksen merikuljetuksen perusasioista. Oppaan jokainen sivu käsittelee oman aiheensa keskeisimmät tekijät, jolloin tarpeellisen tiedon hakeminen on helppoa. Kootusta sanastosta voi nopeasti tarkistaa jonkin termin tai lyhenteen merkityksen ja linkkien takaa löytyy lisätietoa sitä kaipaavalle. Opas on myös täydennettävissä niiltä osin, joita ei tässä oppaassa käsitelty. Näitä ovat esimerkiksi Kiinan kulttuuri ja tuontiprosessin alkuvaiheet. Opasta täydentämällä siitä voitaisiin rakentaa koko tuontiprosessin kattava maahantuontioapas.

Tuloksia pohdittaessa on hyvä miettiä myös kehittämis ehdotuksia. Lähteitä pyrin käyttämään työssä melko paljon, mutta kansainvälisiä lähteitä olisi voinut olla enemmänkin. Lisäksi raporttia havainnollistavat kuviot ja kaaviot jäivät vähäisiksi. Yhtenä kysymyksenä heräsi, jäikö tehty työ jopa liian lyhyeksi ja yleiselle tasolle. Käsiteltävien aiheiden lisääminen olisi ollut helppoa, sillä aihepiiri on laaja, mutta vaarana olisi ollut punaisen langan kadottaminen. Tarkempien tietojen kerääminen taas olisi vaatinut sisäpiiritietoa esimerkiksi toimeksiannon tai haastatteluiden kautta. Toimeksiantona tehty työ olisi myös kohdistettu tietylle alalle tai tiettyyn tuotteeseen, jolloin lopputuloksesta olisi saatu hyvinkin erilainen. Opasta voisikin kehittää parhaiten joko laajentamalla sen maahantuontioppaaksi tai tekemällä siitä kohdennetun ja yksityiskohtaisemman version toimeksiantona.

Lähteet

Aktia Pankki Oyj a. Tuonti. Luettavissa:

<https://www.aktia.fi/fi/yritysasiakkaat/ulkomaankauppa/tuonti> Luettu: 4.7.2017

Aktia Pankki Oyj b. Suojaudu valuuttariskeiltä. Luettavissa:

<https://www.aktia.fi/fi/yritysasiakkaat/ulkomaankauppa/suojaudu-valuuttariskeilta> Luettu: 29.10.2017

Central Intelligence Agency 2017. The World Factbook. Luettavissa:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html#> Luettu: 8.10.2017

Contact Forum 2017. Kuehne + Nagel. Luettavissa: <http://contactforum.fi/yritykset/kuehne-nagel/> Luettu: 18.9.2017

Danske Bank Oyj a. Maksutavan valinta. Luettavissa: <https://www.danskebank.fi/fi-fi/Yritysasiakkaat/Keskisuuri-yritys/Trade-Finance/Maksutavanvalinta/Pages/Maksutavanvalinta.aspx> Luettu: 4.7.2017

Danske Bank Oyj b. Ulkomaankauppa. Luettavissa:

<https://danskebank.fi/yrityksille/ratkaisut/ulkomaankauppa/ulkomaankauppa> Luettu: 4.7.2017

Danske Bank Oyj c. Valuuttatili. Luettavissa: <https://danskebank.fi/fi-fi/Yritysasiakkaat/Keskisuuri-yritys/Tilit-ja-kortit/Tilit/Maksuliiketilitt/Pages/Valuuttatili.aspx>

Luettu: 29.10.2017

Danske Bank Oyj d. Valuuttariskin hallinta. Luettavissa: <https://danskebank.fi/fi-fi/Yritysasiakkaat/Suuri-yritys/Riskienhallinta-ja-rahamarkkinat/Pages/Valuuttariskin-hallinta.aspx>

Luettu: 29.10.2017

DHL. Incoterms-toimituslausekkeet. Luettavissa:

http://www.dhl.fi/content/dam/downloads/fi/logistics/DHL_incoterms_esite_FI_2.pdf Luettu: 2.7.2017

DHL 2017. Litium-akkuja sisältävien laitteiden lähettäminen. Luettavissa:
http://www.dhl.fi/fi/express/lahettaminen/ohjeita_lahettamiseen/lithium_batteries.html
Luettu: 18.9.2017

DSV 2017a. Uutiset ja tiedotteet. Luettavissa: <http://www.fi.dsv.com/about-dsv/press/News> Luettu: 29.10.2017

DSV 2017b. Maahantuonnin arvonlisäverotus verohallinnon tehtäväksi. Luettavissa:
<http://www.fi.dsv.com/about-dsv/press/News/2017/10/VAT-to-be-collected-by-tax-administration> Luettu 29.10.2017

Ek, H., Korkka, M., Kosola, K. & Pöyhönen, P. 2011. Kuljetusten vakuuttaminen. Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy. Jyväskylä.

Elinkeinoelämän keskusliitto 2017. Kiina – kauppa ja kaupan esteet kasvavat. Luettavissa:
<https://ek.fi/mita-teemme/kauppapolitiikka/kiina/> Luettu: 3.7.2017

European Comission 2017. Countries and regions. China. Luettavissa:
<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> Luettu: 3.7.2017

Euroopan komissio 2017a. TARIC-kysely. Luettavissa:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=fi&Expand=true&SimDate=20171112 Luettu: 12.11.2017

Euroopan komissio 2017b. TARIC-tieto. Luettavissa:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/measures.jsp?Lang=fi&SimDate=20170916&Area=CN&MeasType=&StartPub=&EndPub=&MeasText=&GoodsText=&Taric=6601910000&search_text=goods&textSearch=&LangDescr=fi&OrderNum=&Regulation=&measStartDat=&measEndDat= Luettu: 16.9.2017

Euroports 2017. Toimintamme Raumalla. Luettavissa:
<http://www.euroports.fi/company.php?udpview=toimintamme-raumalla> Luettu: 24.9.2017

Finnsteve 2017. Tietoa Finnstevestä. Luettavissa:
http://www.finnsteve.fi/tietoa_finnstevestae Luettu: 24.7.2017

Hapag-Lloyd a. Interactive Schedule. Luettavissa: <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/schedules/interactive-schedule.html> Luettu: 3.11.2017

Hapag-Lloyd b. 45' Standard High Cube. Luettavissa: <https://www.hapag-lloyd.com/en/products/fleet/container/45-standard-high-cube.html> Luettu: 3.11.2017

Helsingin seudun kauppakamari 2014. Eri kuljetusmuotojen rahtikirjat. Luettavissa: <http://kauppakamaritieto.fi/fi/s/t/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus/kansainvaliset-kuljetukset/a9-eri-kuljetusmuotojen-rahtikirjat/> Luettu: 30.6.2017

ICC Finland 2017. Toimitusten hallinta. ICC Incoterms 2010. Luettavissa: <https://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010/> Luettu: 2.7.2017

If Vahinkovakuutusyhtiö. Incoterms 2010. Luettavissa: <https://www.if.fi/yritysasiakkaat/vakuutukset/kuljetusvakuutukset/incoterms-2010> Luettu: 2.7.2017

Kauppalehti 2017. Tilasto kertoo: Suomi on Kiinan suosikki Euroopassa. Luettavissa: <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/tilasto-kertoo-suomi-on-kiinan-suosikki-euroopassa/GQY3Rhzm> Luettu: 3.7.2017

Keskuskauppakamari 2017. Kiina noussut Suomen tärkeimmäksi kauppakumppaniksi. Luettavissa: <https://kauppakamari.fi/2017/04/05/kiina-noussut-suomen-tarkeimmaksi-kauppakumppaniksi/> Luettu: 3.7.2017

Koskinen-yhtiöt. Konttikuljetukset. Luettavissa: <http://www.koskinen-yhtiöt.fi/palvelut/konttikuljetukset> Luettu: 4.11.2017

Kotimaisten kielten keskus 2017. Kielitoimiston sanakirja. Luettavissa: <http://www.kielitoimistonsanakirja.fi/> Luettu: 12.11.2017

Kuehne+Nagel 2017a. FCL-konttikuljetukset. Luettavissa: https://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/merirahti/fcl-konttikuljetukset/ Luettu: 29.6.2017

Kuehne+Nagel 2017b. Ajankohtaista. Luettavissa: https://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/top-links-finnish/ajankohtaista/ Luettu: 29.10.2017

Kuljetus R. Stenvall Oy. Konttikuljetukset. Luettavissa: <http://www.r-stenvall.fi/konttikuljetukset> Luettu: 4.11.2017

Manninen, M. 2017. Kouvolasta alkaa junaliikenne Kiinaan. Helsingin sanomat 9.11.2017, A10.

Maersk Line. Schedules. Luettavissa: <https://my.maerskline.com/schedules/> Luettu: 3.11.2017

MarineTraffic 2017. Shenzhen (Port). Luettavissa: https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ports/1007/China_port:SHENZHEN Luettu: 4.11.2017

Merilaki 674/1994

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. AMK-Kustannus Oy.

Nordea Bank AB 2017a. Tuontiperittävä. Luettavissa: <https://www.nordea.fi/yritysassiakkaat/riskienhallinta/ulkomaankauppa/tuontiperittava.html> Luettu: 4.7.2017

Nordea Bank AB 2017b. Ulkomaankaupan maksutapoja. Luettavissa: <https://www.nordea.fi/yritysassiakkaat/riskienhallinta/ulkomaankauppa/ulkomaankaupan-maksutapoja.html> Luettu: 4.7.2017

Nordea Bank AB 2017c. Valuuttatili. Luettavissa: <https://www.nordea.fi/henkiloasiakkaat/paivittaiset-raha-asiat/tilit-ja-maksut/valuuttatili.html#tab=Ominaisuudet> Luettu: 29.10.2017

OP Ryhmä. Ulkomaankauppaan liittyvien riskien hallinta. Luettavissa: <https://www.op.fi/op/henkiloasiakkaat/opastus/sivukartta?id=73530> Luettu: 29.10.2017

Parikka, T. 2017. Noususuuntainen alkuvuosi Helsingin Satamassa. Helsingin satama verkkolehti. Luettavissa: <http://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/noususuuntainen-alkuvuosi-helsingin-satamassa> Luettu: 28.6.2017

Perämeren Satamat. Jäsensatamat. Luettavissa: <http://persa.fi/jasensatamat> Luettu: 24.9.2017

Port of HaminaKotka. Konttisatama. Luettavissa: <http://www.haminakotka.com/fi/palvelut/konttisatama> Luettu: 24.9.2017

Port of HaminaKotka 2014. TEN-verkon ydinsataman kehittäminen. Luettavissa: <http://services.kymenlaakso.fi/www/DimDocumentDownload?action=show&id=8973&fileId=17246> Luettu: 24.9.2017

Rauman Satama. Yleisesittely. Luettavissa: <http://www.portofrauma.com/palvelut> Luettu: 24.9.2017

Rauman Satama. Kontit. Luettavissa: <http://www.portofrauma.com/palvelut-tavaralajit/kontit> Luettu: 24.9.2017

Ritvanen, V., Inkiläinen, A., von Bell, A. & Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Reijo Rautauoman säätiö. Saarijärvi.

Satamaoperaattorit. Jäsenluettelo. Luettavissa: <http://www.satamaoperaattorit.fi/pages/fi/jE4senluettelo.php> Luettu: 24.9.2017

Steveco a. Suomen suurin ahtaja. Luettavissa: <http://www.steveco.fi/FI/Palvelut/Ahtaus%20ja%20lastink%C3%A4sittely/> Luettu: 24.9.2017

Steveco b. Depot. Luettavissa: <http://www.steveco.fi/FI/Palvelut/Depot/> Luettu: 4.11.2017

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. Mitä huolinta on. Luettavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/mita-huolinta-on.html> Luettu: 5.7.2017

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry b. Faktat ja tilastot. Luettavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/faktat-ja-tilastot.html> Luettu: 18.9.2017

Suomen kuljetusopas. Huolinta. Luettavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/huolinta/> Luettu: 5.7.2017

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Gaudeamus Oy. Tampere.

Tekniikka ja Talous 2017. Tasan 400 metriä pitkä, kyytiin mahtuu 20 170 konttia – maailman suurin konttialus vierailee Hampurissa. Luettavissa:

http://www.tekniikkatalous.fi/talous_uutiset/liikenne/tasan-400-metria-pitka-kyytiin-mahtuu-20-170-konttia-maailman-suurin-konttialus-vierailee-hampurissa-6649234 Luettu:

5.11.2017

Torvinen P. 2017. Vuosaaressa näkee, miten koko maailma pyörii. Helsingin sanomat 8.9.2017, A30.

Tulli 2015. Tietoa tullista. GSP-tullietuudet 1.1.2014 lähtien, edunsaajamaat julkaistu.

Luettavissa: http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/gsp-tullietuudet-1-1-2014-lahtien-edunsaajamaat-julkaistu Luettu: 26.7.2017

Tulli 2016. Suomen ja Kiinan välinen kauppa. Luettavissa:

<http://tulli.fi/documents/2912305/3331101/Suomen+ja+Kiinan+v%C3%A4linen+kauppa/782d936d-26a1-47ef-a6ea-dc09fa1340f6?version=1.0> Luettu: 3.7.2017

Tulli 2017a. Ulkomaankauppa 2016 – Taskutilasto. Luettavissa: http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/ulkomaankauppa-2016-taskutilasto# Luettu: 3.7.2017

Tulli 2017b. Yritysassiakkaat. Tuonti. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti> Luettu: 5.7.2017

Tulli 2017c. Miten annan tuonnin tullilmoituksen? Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/miten-annan-tuonnin-tulli-ilmoituksen-> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017d. Mitä tarkoitusta varten tavara tuodaan? Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/mita-tarkoitusta-varten-tavara-tuodaan> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017e. Tullausarvo. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/tullausarvo> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017f. Arkistointi. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/arkistointi> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017g. Etuuskohtelut. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/etuukskohtelut-ja-tavaranyleinen-alkupera> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017h. Rajoitukset ja elintarvike- ja kulutustavaravalvonta. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/rajoitukset-ja-elintarvike-ja-kulutustavaravalvonta> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017i. Tavarantullinimike. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tavarantullinimike> Luettu: 8.10.2017

Tulli 2017j. Mitä tuonti maksaa? Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/mita-tuontimaksaa> Luettu: 8.10.2017

Tulli 2017k. Vakuudet. Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/vakuudet> Luettu 8.10.2017

Tulli 2017l. Maahantuonnin arvonlisäverotus siirtyy Verohallinnolle 1.1.2018. Luettavissa: http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/maahantuonnin-arvonlisaverotus-siirtyy-verohallinnolle-1-1-2018 Luettu: 29.10.2017

Tulli 2017m. Mikä asiakkuus sopii yrityksellemme? Luettavissa: <http://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/mika-asiakkuus-sopii-yrityksellemme#> Luettu: 30.10.2017

Ulkoasiainministeriö Pekingin suurlähetystö 2014. Maatiedosto Kiina. Kahdenväliset suhteet. Luettavissa: <http://www.finland.cn/public/default.aspx?nodeid=44131&contentlan=1&culture=fi-FI> Luettu: 4.7.2017

Vahvaselkä, I. 2009. Kansainvälinen liiketoiminta ja markkinointi. Edita Prima Oy. Helsinki.

Varova a. Incoterms 2010. Luettavissa: <https://varova.fi/tietopalvelut/incoterms-2010/> luettu 2.7.2017

Varova b. Merikontit. Luettavissa: <https://varova.fi/palvelut/merikuljetukset/merikontit/> Luettu: 29.6.2017

Varova c. SOLAS-konttipunnitukset merituonnissa. Luettavissa: <https://varova.fi/solas-konttipunnitukset-merituonnissa/> Luettu: 30.10.2017

Vartia, A. 2016a. Konttiliikenne porskuttaa. Helsingin satama verkkolehti. Luettavissa: <http://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/konttiliikenne-porskuttaa> Luettu: 28.6.2017

Vartia, A. 2016b. Vienti vetää tuontia paremmin. Helsingin satama verkkolehti. Luettavissa: <http://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/vienti-vetaa-tuontia-paremmiin> Luettu: 6.7.2017

Wikimedia Commons. China blank map. Luettavissa: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:China_blank_map.svg Luettu: 4.11.2017

Liitteet

Liite 1. Merituonti Kiinasta - Kuljetusopas

Merituonti Kiinasta

Kuljetusopas



Heli Santalahti

HAAGA-HELIA AMMATTIKORKEAKOULU
LIIKETALouden KOULUTUSOHJELMA

Sisällys

Tuomassa tavaraa Kiinasta?.....	3
Toimituslausekkeet ja vakuutukset.....	4
Mikä valita maksutavaksi?	5
Merikuljetuksen hyvät ja huonot puolet	6
Yksikkö nimeltä Kontti	7
Asiakirjat hallussa?	8
Huolitsija, tavaraliikenteen kauppias.....	9
Muita keskeisiä toimijoita	10
Tulli on tuonnin valtias.....	11
Tavaran matka jatkuu maantiellä	12
Tarpeellista sanastoa	13
Hyödyllisiä linkkejä.....	14
Lähteet	15

Tuomassa tavaraa Kiinasta?

Kiinalainen kaupankäyntikulttuuri eroaa eurooppalaisten ja etenkin suomalaisten kaupankäyntikulttuurista huomattavasti. Kiinalaiset arvostavat syvää yhteistyösuhdetta ja sen jatkuva kehittäminen on heille tärkeää. Pelkkää tilausten tekemistä ilman riittävää kommunikointia pidetään Kiinassa töykeänä, joten tutustumiseen ja tiedonvaihtoon on suositeltavaa käyttää aikaa.

Aasian suurimpana markkinana Kiina tarjoaa paljon valinnanvaraa niin tuotteissa kuin niiden valmistajissakin. Erityisesti kannattaa kiinnittää huomiota tavarantoimittajan luotettavuuteen ja kykyyn noudattaa sopimuksia, mutta myös maantieteellinen sijainti on hyvä tarkistaa. Kiinassa etäisyydet voivat yllättää, sillä vaikka pienempiä satamia on ympäri Kiinaa niin suurimmista konttisatamista Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai ja Ningbo sijaitsevat Itä-Kiinassa ja Shenzhen ja Guangzhou Etelä-Kiinassa.



Toimituslausekkeet ja vakuutukset

Toimituslausekkeet

Kansainvälisissä kuljetuksissa on suositeltavaa käyttää Kansainvälisen kauppakamarin, ICC:n, Incoterms-toimituslausekkeitä. Viimeisin versio [Incoterms 2010](#) sisältää 11 lauseketta, jotka määrittävät myyjän ja ostajan välisistä velvollisuuksista ja vastuista.

- Tutustu toimituslausekkeisiin huolella. Valitun toimitusehdon perusteella määräytyy tavaran toimitusvelvollisuuksien lisäksi kustannusten ja riskien jakautuminen.

[Kaikille kuljetusmuodoille](#) sopivia Incoterms-lausekkeitä on seitsemän:

- **EXW**, Ex Works, noudettuna lähettäjältä
- **FCA**, Free Carrier, vapaasti rahdinkuljettajalla
- **CPT**, Carriage Paid To, kuljetus maksettuna
- **CIP**, Carriage and Insurance Paid, kuljetus ja vakuutus maksettuna
- **DAT**, Delivered At Terminal, toimitettuna terminaalissa
- **DAP**, Delivered At Place, toimitettuna määräpaikalle
- **DDP**, Delivered Duty Paid, toimitettuna tullattuna

[Vain vesikuljetuksille](#) sopivia Incoterms-lausekkeitä on neljä:

- **FAS**, Free Alongside Ship, vapaasti aluksen sivulla
- **FOB**, Free On Board, vapaasti aluksessa
- **CFR**, Cost and Freight, kulut ja rahti maksettuna
- **CIF**, Cost, Insurance and Freight, kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

Kuljetusvakuutukset

Kuljetukseen sisältyy aina riskejä tavaran vahingoittumisesta ja häviämisestä. Taloudellisen menetyksen minimoimiseksi tavaralle kannattaa ottaa vakuutus kuljetuksen ajaksi, etenkin silloin kun tavara on [erityisen arvokasta](#). Vakuutuksen voi hankkia kertaluontoisena tai pysyvämpänä joko suoraan vakuutusyhtiöltä tai esimerkiksi huolintaliikkeen kautta.

Mikä valita maksutavaksi?

Tuonnin maksutapaa sovittaessa on hyvä miettiä ainakin tuotteiden arvoa, kauppasuhdetta, rahoituksen tarvetta ja pitkää etäisyyttä Suomen ja Kiinan välillä. Suositeltavaa on tilanteesta riippuen käyttää joko remburssia tai tuontiperittävää. Mikäli myyjä luottaa ostajan maksukykyyn ja kauppasuhte on vakiintunut, myös suora maksu on mahdollinen vaihtoehto. Ennakkomaksuun suostumista on syytä harkita huolella.

Remburssi, maksutavoista turvallis, takaa myyjälle maksun ja ostajalle tavarantoimituksen. Kun tavara on laivattu ja asiakirjat esitetty pankille, ostajan pankki maksaa myyjälle kauppahinnan ja saa vastineeksi lähetyksen dokumentit.

- Käytä remburssia, etenkin jos tavarantoimittaja on vielä uusi ja lähes tuntematon.
- Huomioi, että remburssi maksutapana edellyttää konossementin käyttöä.

Tuontiperittävä on ostajalle sujuva ja turvallinen maksutapa. Myyjän pankki toimittaa kaupalliset asiakirjat ostajan pankkiin, mistä ostaja saa ne maksua vastaan. Jos ostaja ei maksa, ei pankkikaan ole velvoitettu maksamaan. Tällöin myös tavarantoimitus pysyy myyjällä.

- Käytä tuontiperittävää, mikäli olette myyjän kanssa yhtä mieltä sen sopivuudesta maksutavaksi.
- Varmista ennen maksua, että tavarat on laivattu.

Suora maksu on riskialtis, mutta vakiintuneessa kauppasuhteessa toimiva maksutapa. Myyjä laittaa tavarantoimituksen matkaan ja toimittaa laskun, sekä muut dokumentit ostajalle. Suurin riski on siis myyjällä ja maksutapa perustuu luottamukseen.

- Jos sinun on suostuttava **ennakkomaksuun**, harkitse pankin takausta tai standby-remburssia. Ne suojaavat siltä riskiltä, että tavaraa ei koskaan toimitetakaan.

Merikuljetuksen hyvät ja huonot puolet

Mitä suurempi määrä erilaista tavaraa tuodaan ja mitä pidempi kuljetusmatka on, sitä kannattavampaa on kuljettaa tavara kontissa, meriteitse.

- Konttikuljetukset meritse ovat **hinnaltaan edullisia** muihin kuljetusmuotoihin nähden.
- Tavaraa voidaan liikuttaa koko kuljetusketjun ajan **samassa yksikössä**, jolloin vastaanottaja saa sen ovelle asti ilman että yksikköä puretaan välillä.
- Merikuljetukset ovat toistaiseksi ainoa kannattava kuljetusmuoto **suurikokoisille tuotteille** ja **isoille tuotemäärille** Kiinasta tuotaessa

Merikuljetuksissa on kuitenkin omat epävarmuustekijänsä. Konteissa kuljetetaan paljon räjähdys-, ja paloalttiita sekä myrkyllisiä aineita. Riskien välttämiseksi vaarallisten aineiden merkinnöissä, pakkaamisessa ja kuljetuksissa tulee noudattaa tarkkoja määräyksiä. Monet merikuljetusten heikkoudet ja haasteet liittyvätkin ihmisten toimintaan.

- **Kuljetusaika** laivalla Kiinasta Suomeen on pitkä, noin 35-45 päivää riippuen varustamosta ja reitistä.
 - Itämeren mataluuden takia kontit on siirrettävä valtamerialuksesta pienempään feeder-laivaan. Siirrot tapahtuvat Euroopan transito-satamissa Hampurissa, Wilhelmshavenissa, Bremerhavenissa, Antwerpenissa ja Rotterdamissa.
 - Satamissa on **ruuhkien** ja **lakkojen** mahdollisuus ja feeder-laivat voivat olla täysiä, jolloin kuljetusaika on mahdollisesti normaalia pidempi
- **Kiinan juhlapyhät**, etenkin Golden Week ja kiinalainen uusivuosi vaikuttavat laivauksiin. Juhlien aikana Kiina on käytännössä kiinni ja ruuhkia on sekä ennen että jälkeen pyhien. Myös rahtitilaa on ruuhkatilanteissa vaikea saada.
- **Luonnonilmiöt** kuten myrskyt, rankkasateet, jäät ja sumu voivat hidastaa alusten kulkua, sekä vaikuttaa terminaalien ja satamien toimintaan.
- **Yhteishaverin** eli odottamattoman ja poikkeuksellisen tilanteen sattuessa merimatalla koko laivan lasti joutuu lain mukaan osallistumaan kustannuksiin. Esimerkiksi tulipalo tai karille ajo voi tuhota pahimmillaan koko aluksen lastin.
- **Tietotekniset ongelmat** ja **kyberhyökkäykset** voivat pahimmillaan pysäyttää kuljetukset joksikin aikaa kokonaan.

Yksikkö nimeltä Kontti

Kontit ovat **suuryksiköitä**, jotka suojaavat tavaraa ja helpottavat erilaisten tuotteiden kuljetusta samalla kertaa. Konttien käyttö on lisääntynyt huomattavasti, sillä hankintoja tehdään yhä useammin pitkien etäisyyksien päästä. Konttikuljetusten rooli meriliikenteessä onkin tänä päivänä kiistaton.

Tavaran määrä, paino ja koko määräävät käytettävän **konttityypin**.

Pienimmät lähetykset kannattaa yleensä laivata kappaletavarana eli **LCL**-lähetyksenä, jolloin **rahti** = hinta määräytyy kuutioiden tai tonniin perusteella.

Täysien konttien eli **FCL**-lähetyksen rahti määräytyy yksikön koon mukaan.

- Varsinaisen rahdin lisäksi maksettavaksi tulee erilaisia lisiä kuten kontin nostot, satamamaksut, tietoliikennekulut, mahdolliset kanavalisät sekä ruuhka- ja kausimaksut.

Yleisimmin käytetyt konttikoot ovat 20' DC ja 40' DC -kontit (Dry Container), sekä 40' HC -kontti (High Cube).

Kontti	pituus	leveys	korkeus	lastausmäärä	maksimipaino
20' DC	5,86m	2,35m	2,39m	25-27m ³	21 700kg
40' DC	12,03m	2,35m	2,39m	57-60m ³	26 700kg
40' HC	12m	2,35m	2,65m	65-69m ³	26 500kg

- Huomioi, että konttien mitat, lastausmäärät ja maksimipainot vaihtelevat jonkin verran riippuen varustamosta ja käytetystä kontista.
- Muista, että erikoislastit, vaaralliset aineet sekä ylipainavat kontit voivat aiheuttaa lisäkuluja

Yleisimpien konttityyppien lisäksi käytössä ovat muun muassa

- 20' ja 40' **Reefer** -kontti lämpösäädellyille tuotteille
- 20' ja 40' **Open Top** -kontti irrotettavalla katolla ylikorkeille lähetyksille
- 20' ja 40' **Flat rack** -alusta ylikorkeille, ylileveille ja painaville lähetyksille
- **45' HC** kontti, jota kuitenkin harvemmin käytetään

Asiakirjat hallussa?

Kuljetusasiakirja on meriliikenteessä yleisimmin joko konossementti tai merirahtikirja.

Konossementti (Bill of Lading, B/L) on tavaran hallintaan oikeuttava juridinen asiakirja. Tavarahan voi myydä konossementtia vastaan.

- Muista lisätä konossementtiin luovutusta varten **siirtomerkinnät** = yrityksen leima tai nimi ja allekirjoitus. Vaihtoehtoisesti voit toimittaa **kaikki alkuperäiskappaleet**, joita yleensä on laadittu **kolme**.
- Huomioi, että yksi konossementin alkuperäiskappale ilman siirtomerkintää ei oikeuta luovutukseen.

Merirahtikirja (SWB, LWB) on todiste sopimuksesta, laivauksesta ja siitä, että tavara luovutetaan rahtikirjalla mainitulle vastaanottajalle. Toisin kuin konossementti, se ei ole juridinen asiakirja, eikä luovutusta varten vaadita alkuperäiskappaleita.

Tullausasiakirjat tuontitullausta varten ovat kauppalasku, pakkauslista ja mahdollinen alkuperätodistus. Lisäksi saatetaan vaatia muitakin dokumentteja.

Kauppalaskulta on käytävä ilmi tavaran arvo ja toimitusehto.

Pakkauslistalla on tavaran määrä ja paino, mikäli näitä ei kauppalaskulla ilmoiteta.

Jos **alkuperätodistus** on laadittu, ilmoitetaan se tullauksella.

- Kiinasta GSP-alkuperätodistuksella ei saa alennettuja tulleja, sillä Kiinan ei enää katsota olevan kehitysmaa

Muita tullaukseen liittyviä asiakirjoja voivat olla esimerkiksi

ennakkotarkkailuasiakirja rauta- ja terästuotteille tai **ATA Carnet** -dokumentti väliaikaista maahantuontia varten.

Huolitsija, tavaraliikenteen kauppias

Huolintaliikkeen tehtäviin voivat kuulua sopimuksesta riippuen

- Kuljetusten järjestäminen sekä maalla että merellä
- Dokumentointi
- Tuontitullaus ja kontin pilkut
- Varastointi
- Jatkokuljetus tai luovutus kuljetettavaksi

Yksi huolitsijan tärkeimmistä tehtävistä on [neuvoo](#) ja [auttaa](#) tarvittaessa

- Kysy rohkeasti apua, jos jokin asia on epäselvä.

Huolitsijan toimiessa [rahdinkuljettajana](#), on se vastuussa tavarasta kuljetuksen ajan.

Jos tavara vahingoittuu, vähenee tai katoaa matkalla, huolitsija on

[korvausvelvollinen](#). Korvattavia kustannuksia ovat tilanteesta riippuen rahtikulut, tullimaksut, muut kuljetuskustannukset ja osa kauppalaskun arvosta.

- Huomioi, että lähettäjän tai toimeksiantajan virhettä huolitsija ei korvaa. Tällainen on esimerkiksi tavaroiden [huolimaton pakkaaminen](#).

Tunnetuimmat huolintaliikkeet ovat kansainvälisiä yrityksiä.

[Suurimpia Suomessa](#) ovat

- DHL
- Schenker
- Kuehne + Nagel
- Nurminen Logistics Services
- DSV
- Varova

Muita keskeisiä toimijoita

Varustamot

Yritystä, joka omistaa tai vuokraa aluksia ja myy niistä rahtitilaa, kutsutaan varustamoksi. Varustamot siis tarjoavat ja hallinnoivat merikuljetuksia. Suuret varustamot ovat alan haasteellisen tilanteen takia yhdistäneet voimavaransa ja muodostaneet kolme allianssia.

- 2M Alliance:
 - Maersk Line
 - MSC
- Ocean Alliance
 - CMA CGM
 - OOCL
 - Evergreen Line
 - COSCO
- The Alliance:
 - Hapag-Lloyd
 - NYK Line
 - K Line
 - MOL
 - Yang Ming



Satamat ja satamaoperaattorit

Suomen kolme suurinta konttisolatamaa ovat [HaminaKotka](#), [Helsingin Vuosaari](#) ja [Rauma](#). Satamissa toimivat satamaoperaattorit eli ahtajat, jotka vastaavat laivan purusta ja lastauksesta. Operaattorit hoitavat myös konttien [pilkutuksen](#) eli PIN-koodien jakamisen. Yksilöityä numerosarjaa eli PIN-koodia vastaan kontti luovutetaan satamasta kuljettajalle.

Satamaoperaattorit tarjoavat ahtaus- ja lastinkäsittelytoimintojen lisäksi myös

- Laivanselvityspalveluita
- Varastointia
- Huolintaa
- Kuljetus- ja tullauspalveluita

Tulli on tuonnin valti

Tullin tehtävä on valvoa EU:n ulkopuolelta saapuvia lähetyksiä ja kerätä niistä tarvittavat tullit ja maksut. Nämä toteutetaan käytännössä tekemällä [tuontitulliselvitys](#).

- Huomaa, että tulli-ilmoitus voidaan antaa vasta kun alus on saapunut satamaan ja siitä on tehty tarvittavat ilmoitukset.

[Luovutus vapaaseen liikkeeseen](#) on tuonnin tulliselvitysmuodoista yleisin.

Tällöin tavarasta kannetaan tullit ja arvonlisävero tullauspäätöksellä ja tavarahan hallinta siirtyy luovutuspäätöksellä.

- Maksunlykkäyslupaa hakemalla saat Tullilta maksuaikaa. Mikäli muuten maksaisit maksut tullauspäätöksellä, maksunlykkäysluvalla saat kuukauden aikana kertyneet tullit ja verot jaksoerittelyllä.
- Huomaa, että vuoden 2018 alusta arvonlisäverotus siirtyy Verohallinnolle, eikä arvonlisäveroa kanneta tai ilmoiteta enää tullauksen yhteydessä.

Tullinimike

Kannettava tulli määräytyy tullinimikkeen perusteella. Tuonnin tullinimikkeessä on 10 numeroa ja lisäksi mahdolliset lisäkoodit liittyen polkumyynnitulleihin ja muihin EU:n erityissääntöihin. On tuojan tehtävä selvittää oikea nimike ja ilmoittaa se tullauksen tekijälle. Tullitariffia eli tullinimikettä voi hakea kolmesta paikasta.

- [Sähköisestä käyttötariffista](#)
- Euroopan yhteisön [CN-nimikkeistöstä](#), josta nimikkeille löytyvät huomautustekstit ja tulkintasäännöt
- Euroopan komission [TARIC](#)-ohjelmasta, josta selviävät tulliprosentit

Tullin asiakkuus

Tulli tarjoaa erilaisia asiakkuuksia riippuen siitä, kuinka paljon yritys asioi Tullin kanssa. Asiakkuusvaihtoehdot ovat seuraavat

- [Perusasiakas](#) satunnaisesti asioivalle yritykselle
- [Avainasiakas](#) säännöllisesti asioivalle ja enemmän palveluita tarvitsevalle yritykselle. Avainasiakkuus mahdollistaa Tullin yleisvakuuden hakemisen
- [AEO-asiakas](#) tiiviisti asioivalle yritykselle, joka noudattaa omaa valvontaa
- [Tulli+ -asiakas](#) syvempää yhteistyötä Tullin kanssa tekeväille yrityksille

Tavaran matka jatkuu maantiellä

Merikuljetukset ovat aina vähintään kahden kuljetusmuodon yhdistettyjä kuljetuksia, sillä tavaraa on kuljetettava myös maanteitse.

- **Jakelukuljetukset** sopivat kappaletavaralle tai muille terminaaliin puretuille lähetyksille
- **Noutokuljetukset** eli **intermodaalikuljetukset** mahdollistavat kuljetuksen samassa yksikössä asiakkaalle asti

Intermodaalikuljetuksia ajetaan erilaisilla konttialustoilla riippuen purkupaikasta.

Yleisimmät konttikuljetusalustat ovat

- **Normaali konttialusta**, joka soveltuu kontin purkuun lastauslaiturilta, alustan päällä
- **Sideloader-alusta**, jolla kontti saadaan nostettua maahan purkamisen ajaksi ilman erillistä nosturia

Kun tavarat on purettu kontista, kuljettaja palauttaa tyhjän kontin sataman depot-yksikköön. Depot-yksiköt eli konttivarikot vastaanottavat, varastoivat ja tarvittaessa siivoavat ja korjaavat kontit. Tämän jälkeen ne luovuttavat tyhjästä kontit vientilastaukseen.



Tarpeellista sanastoa

Kontti	Kuljetusyksikkö, yleensä teräksestä tai alumiinista ja vanerista valmistettu. Yleisimmät konttikoot ovat 20 DC ja 40 DC eli 20' ja 40' yleiskontit.
TEU	Konteista käytetty tilavuusmitta. 1 TEU = 20 jalkaa
FCL	Full Container Load, täysi kontti yhdeltä lähettäjältä.
LCL	Less than Container Load, kappaletavarakontti usealta lähettäjältä
HC-kontti	High Cube, tavallista korkeampi kontti.
Open Top	Avokattokontti ylikorkeille lähetyksille. Kontin pohja ja laidat ovat normaalit, katto on irrotettavissa.
Flätti	Flat rack – alusta korkeille ja leveille lähetyksille. Kontissa on normaali pohja ja päädyt, mutta ei kattoa ja laitoja.
Reefer	Kontti lämpösäädellyille tuotteille kuten pakasteille ja kylmätavaralle.
Feeder	Pienempi konttialus jatkokuljetuksia ja syöttöliikennettä varten. Feeder-alukset seilaavat matalilla vesillä, joille valtamerialukset eivät pääse.
Bill of Lading	B/L, konossementti. Tavarahan hallintaan oikeuttava juridinen asiakirja.
Merirahtikirja	Linjaliikenteessä SWB tai LWB. Kuljetusasiakirja, joka toimii todisteena sopimuksesta ja tavarahan kuljetuksesta. Ei juridinen asiakirja kuten konossementti.
Transitosatama	Kauttakulkusatama. Euroopassa Hampuri, Wilhelmshaven, Bremerhavenissa, Antwerpen ja Rotterdam, joissa kontit siirretään valtamerialuksesta feederiin.
PIN-koodi	Yksilöity numerokoodi/luovutusviite, jolla kuljetusliike saa kontin ulos satamasta.
Sideloader	Konttialusta, jossa on perävaunuun sijoitetut nosturit kontin nostamiseksi maahan.

Hyödyllisiä linkkejä

ELY-keskukset:

<https://www.ely-keskus.fi/>

Kansainvälisen liiketoiminnan konsulttitoimisto Fintra:

<http://fintra.fi/>

Kansainvälinen kauppakamari, ICC Finland, Incoterms 2010:

<https://www.icc.fi/>

Keskuskauppakamari:

<https://kauppakamari.fi/>

Ulkoasiainministeriö:

<http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?>

Logistiikan maailma, Suomen käytetyin logistiikan tietolähde:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/>

Marinetraffic, meriliikennettä seuraava verkkopalvelu:

<https://www.marinetraffic.com>

Helsingin satama, tietoa meriliikenteestä ja satamatoiminnoista:

<http://www.portofhelsinki.fi/>

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry.

<http://www.huolintaliitto.fi/>

Suomen Tullin kattavat tietopalvelut:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat>

Euroopan komission TARIC-kysely:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=fi

Lähteet

Aktia Pankki Oyj. Tuonti. Luettavissa:

<https://www.aktia.fi/fi/yritysassiakkaat/ulkomaankauppa/tuonti> Luettu: 4.7.2017

Central Intelligence Agency 2017. The World Factbook. Luettavissa:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html#> Luettu: 8.10.2017

Danske Bank Oyj a. Maksutavan valinta. Luettavissa:

<https://www.danskebank.fi/fi-fi/Yritysassiakkaat/Keskisuuri-yritys/Trade-Finance/Maksutavanvalinta/Pages/Maksutavanvalinta.aspx> Luettu: 4.7.2017

Danske Bank Oyj b. Ulkomaankauppa. Luettavissa:

<https://danskebank.fi/yrityksille/ratkaisut/ulkomaankauppa/ulkomaankauppa> Luettu: 4.7.2017

Ek, H., Korkka, M., Kosola, K. & Pöyhönen, P. 2011. Kuljetusten vakuuttaminen. Finanssi- ja vakuutuskustannus Oy. Jyväskylä.

Hapag-Lloyd a. Interactive Schedule. Luettavissa:

<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/schedules/interactive-schedule.html> Luettu: 3.11.2017

Hapag-Lloyd b. 45' Standard High Cube. Luettavissa:

<https://www.hapag-lloyd.com/en/products/fleet/container/45-standard-high-cube.html> Luettu: 3.11.2017

Helsingin seudun kauppakamari 2014. Eri kuljetusmuotojen rahtikirjat. Luettavissa:

<http://kauppakamaritieto.fi/fi/s/t/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus/kansainvaliset-kuljetukset/a9-eri-kuljetusmuotojen-rahtikirjat/> Luettu: 30.6.2017

ICC Finland 2017. Toimitusten hallinta. ICC Incoterms 2010. Luettavissa:

<https://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010/> Luettu: 2.7.2017

Koskinen-yhtiöt. Konttikuljetukset. Luettavissa:

<http://www.koskinen-yhtiot.fi/palvelut/konttikuljetukset> Luettu: 4.11.2017

Kuehne+Nagel 2017a. FCL-konttikuljetukset. Luettavissa:

https://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/merirahti/fcl-konttikuljetukset/ Luettu: 29.10.2017

Kuehne+Nagel 2017b. Ajankohtaista. Luettavissa:

https://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/top-links-finnish/ajankohtaista/ Luettu: 29.10.2017

Kuljetus R. Stenvall Oy. Konttikuljetukset. Luettavissa:

<http://www.r-stenvall.fi/konttikuljetukset> Luettu: 4.11.2017

Maersk Line. Schedules. Luettavissa:

<https://my.maerskline.com/schedules/> Luettu: 3.11.2017

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. AMK-Kustannus Oy.

Nordea Bank AB 2017a. Tuontiperittävä. Luettavissa:

<https://www.nordea.fi/yritysassiakkaat/riskienhallinta/ulkomaankauppa/tuontiperittava.html>

Luettu: 4.7.2017

Nordea Bank AB 2017b. Ulkomaankaupan maksutapoja. Luettavissa:

<https://www.nordea.fi/yritysassiakkaat/riskienhallinta/ulkomaankauppa/ulkomaankaupan-maksutapoja.html> Luettu: 4.7.2017

Pixabay. Luettavissa: <https://pixabay.com/> Luettu: 4.11.2017

Port of HaminaKotka. Konttisatama. Luettavissa:

<http://www.haminakotka.com/fi/palvelut/konttisatama> Luettu: 24.9.2017

Port of HaminaKotka 2014. TEN-verkon ydinsataman kehittäminen. Luettavissa:

<http://services.kymenlaakso.fi/www/DimDocumentDownload?action=show&id=8973&fileId=17246> Luettu: 24.9.2017

Rauman Satama. Yleisesittely. Luettavissa:

<http://www.portofrauma.com/palvelut> Luettu: 24.9.2017

Ritvanen, V., Inkiläinen, A., von Bell, A. & Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Reijo Rautauoman säätiö. Saarijärvi.

Steveco a. Suomen suurin ahtaaja. Luettavissa:

<http://www.steveco.fi/FI/Palvelut/Ahtaus%20ja%20lastink%C3%A4sittely/> Luettu: 24.9.2017

Steveco b. Depot. Luettavissa: <http://www.steveco.fi/FI/Palvelut/Depot/> Luettu: 4.11.2017

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry b. Faktat ja tilastot. Luettavissa:

<http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/faktat-ja-tilastot.html> Luettu: 18.9.2017

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Gaudeamus Oy. Tampere.

Tekniikka ja Talous 2017. Tasan 400 metriä pitkä, kyytiin mahtuu 20 170 konttia – maailman suurin konttialus vierailee Hampurissa. Luettavissa:

http://www.tekniikkatalous.fi/talous_uutiset/liikenne/tasan-400-metria-pitka-kyytiin-mahtuu-20-170-konttia-maailman-suurin-konttialus-vierailee-hampurissa-6649234 Luettu: 5.11.2017

Tulli 2015. Tietoa tullista. GSP-tullietuudet 1.1.2014 lähtien, edunsaajamaat julkaistu. Luettavissa:

http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/gsp-tullietuudet-1-1-2014-lahtien-edunsaajamaat-julkaistu Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017a. Yritysassiakkaat. Tuonti. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti> Luettu: 5.7.2017

Tulli 2017b. Miten annan tuonnin tull ilmoituksen? Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/miten-annan-tuonnin-tulli-ilmoituksen-> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017c. Tullausarvo. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/tullausarvo> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017d. Arkistointi. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/arkistointi> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017e. Rajoitukset ja elintarvike- ja kulutustavaravalvonta. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/rajoitukset-ja-elintarvike-ja-kulutustavaravalvonta> Luettu: 26.7.2017

Tulli 2017f. Tavaratullinimike. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti/tavaratullinimike> Luettu: 8.10.2017

Tulli 2017g. Vakuudet. Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/vakuudet> Luettu 8.10.2017

Tulli 2017h. Maahantuonnin arvonlisäverotus siirtyy Verohallinnolle 1.1.2018. Luettavissa:

http://tulli.fi/artikkeli/-/asset_publisher/maahantuonnin-arvonlisaverotus-siirtyy-verohallinnolle-1-1-2018 Luettu: 29.10.2017

Tulli 2017i. Mikä asiakkuus sopii yrityksellemme? Luettavissa:

<http://tulli.fi/yritysassiakkaat/tullin-asiakkaana/mika-asiakkuus-sopii-yrityksellemme#> Luettu: 30.10.2017

Varova a. Incoterms 2010. Luettavissa:

<https://varova.fi/tietopalvelut/incoterms-2010/> luettu 2.7.2017

Varova b. Merikontit. Luettavissa:

<https://varova.fi/palvelut/merikuljetukset/merikontit/> Luettu: 29.6.2017

Vartia, A. 2016a. Konttiliikenne porskuttaa. Helsingin satama verkkolehti. Luettavissa:

<http://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/konttiliikenne-porskuttaa> Luettu: 28.6.2017

Vartia, A. 2016b. Vienti vetää tuontia paremmin. Helsingin satama verkkolehti. Luettavissa:

<http://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/vienti-vetaa-tuontia-paremmin> Luettu: 6.7.2017

Wikimedia Commons. Axel Maersk. Luettavissa:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Axel_M%C3%A6rsk_in_1976_%288789335300%29.jpg Luettu: 4.11.2017

Wikimedia Commons. China blank map. Luettavissa:

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:China_blank_map.svg Luettu: 4.11.2017

Wikimedia Commons. Emma Maersk. Luettavissa:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/68/Emma_Maersk_%286953632428%29.jpg Luettu: 4.11.2017